



DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 80. BERLIN, DEN 4. OKTOBER 1916.

Krippen-, Pflege- und Kinderbewahranstalt in Nördlingen.

Architekt: Carl Jäger in München.

Hierzu die Abbildungen in No. 81.



ugsburg, Donauwörth, Harburg, Nördlingen, Dinkelsbühl, Feuchtwangen, Rothenburg, in fast gerader Linie eine Reihe anmutiger bayerischer Städte, wie man sie im ganzen Deutschen Reich wohl kaum schöner findet! Bis auf erstere sind alle abseits von großen Verkehrsstraßen gelegen und haben so ihren mittelalterlichen Reiz bis in unsere Tage herüber gerettet. Auch Nördlingen, eine fast kreisrunde Stadt-Anlage mit dem mächtigen Dom in der Mitte, besitzt alle seine Tortürme, Mauern, Gräben und Wälle noch vollständig, auf dem überdeckten Wehrgang kann man die ganze Stadt umschreiten und ist bezaubert von der Schönheit der wechsellvollen Einblicke in die noch ganz mittelalterliche Stadt.

Auf der Schanz, einer im Süden der Stadt an die Stadtmauer angrenzenden, grabenumzogenen Halbinsel mit schönem, altem Baumbestand, wurde in den Jahren 1911 und 1912 die Krippen-, Pflege- und Kinderbewahranstalt erbaut. Da eine möglichstste Trennung der Kinderbewahranstalt mit der Krippen- und Pflegeanstalt verlangt war, mußten zwei Eingänge geschaffen werden. An der Innenseite der Stadtmauer, über eine zweiarmige Treppe mit hölzernem Schutzdach, führt der Aufgang nach der Kinderbewahranstalt, welche sich unmittelbar an die Stadtmauer anlehnt. An die freundliche Halle mit eingebaute Treppe schließen sich drei Säle und eine große Terrasse an.

Der Eingang zu der Krippen- und Pflegeanstalt führt durch ein Einfahrtstor in der Stadtmauer über den Hof zu einem säulenge tragenen Vorhaus. Hieran schließt sich der Aufnahmeraum mit Kleiderschränken an, in dem die Kinder umgekleidet werden. In zwei

Vom Bruch der Talsperre an der Weißen Desse im böhmischen Isergebiet.

Ueber den Bruch der genannten Talsperre, der am Nachmittag des 19. September d. Js. erfolgte und in den Orten Dessendorf, Tiefenbach, Tannwald, Schumburg, Swarow, Großhammer und selbst noch in Eisenbrod gewaltige Zerstörungen verursachte und den Verlust zahlreicher Menschenleben im Gefolge hatte, haben die Tageszeitungen ausführlicher berichtet, wobei die Angaben über die Verluste an Gut und Leben übrigens stark von einander abweichen. Jedenfalls handelt es sich aber um ein Unglück von erheblicher Tragweite, das in seinen Folgen vielleicht auch nicht ohne gewisse Rückwirkung auf den Bau von Talsperren in Form von Staudämmen sein wird, die sich an Sicherheit i. Allg. mit den gemauerten Talsperren wohl nicht messen können, wenn auch letztere keineswegs von Katastrophen verschont geblieben sind. Es werden daher einige technische Angaben über die zerstörte Talsperre von Interesse sein, wenn diese auch sichere Schlüsse auf die bisher noch nicht bekannt gewordenen Ursachen des Bruches nicht gestatten.

Die Talsperre bildet einen Teil eines Systemes von Stauseen, die von einer Wassergenossenschaft zur Erbauung von Talsperren im Gebiete der Weißen und Schwarzen Desse, sowie der Kamnitz mit dem Sitz in Unter-Polaun errichtet werden. Die beiden ersteren sind gebaut und stehen seit dem Vorjahre in Betrieb, für die letztere liegt nur der Entwurf vor. Außerdem besteht bereits der Plan für eine 4. Talsperre im Isergebiet bei Karls-

tal, welche das Niederschlagsgebiet der Kleinen Iser und eines Teiles der Mummel umfassen soll. Insgesamt beherrschen die vier Sperren ein Niederschlagsgebiet von rd. 99 qkm und können 30—35 Mill. cbm aufstauen. Davon entfallen allein etwa $\frac{2}{3}$ auf die erst für später in Aussicht genommene große Isertalsperre. Die Talsperre im Kamnitztal umfaßt ein Niederschlagsgebiet von rd. 23 qkm und würde einen Stauinhalt von 6—7 Mill. cbm enthalten. Die Sperre im Tal der Schwarzen Desse besitzt bei einem Höchststau von 18 m etwa denselben Stauinhalt bei nahezu dem gleichen Einzugsgebiet. Etwas über 2 Mill. cbm sind dabei zur Aufspeicherung von Schadenhochwasser frei zu halten, während im übrigen diese Sperre zusammen mit der nur 400 000 cbm aufstauenden Sperre im Tal der Weißen Desse vorwiegend industriellen Zwecken zu dienen hat. Für beide Sperren waren ursprünglich Mauern vorgesehen, als man aber schließlich zur Ausführung schreiten wollte, entschloß man sich, um mit Rücksicht auf die inzwischen wesentlich gestiegenen Kosten mit den Mitteln auszukommen, zur Ausführung von Erddämmen aus an Ort und Stelle gefundenem, geeignetem, nach Aushub sorgfältig ausgesuchtem und lagenweise eingewalztem Material.

Man wählte also eine Ausführungsweise, wie sie in Frankreich selbst für Staubecken recht erheblichen Inhaltes schon vielfach mit gutem Erfolge angewendet worden ist. Noch größere Staudämme sind in England und namentlich in Amerika gebaut worden, dort aber meist mit einem inneren Kern aus dichtem Material (Ton, Mauerwerk, Beton). Die größte Talsperren-Katastrophe ist allerdings bisher auch bei einem derartigen Damm erfolgt und zwar bei dem Staudamm von Johnstown in Pennsylvania i. J. 1889.*) Ein Staubecken von 45 Mill. cbm Inhalt

*) Vergleiche Deutsche Bauztg. Jahrg. 1889 S. 403.

(Fortsetzung Seite 420.)

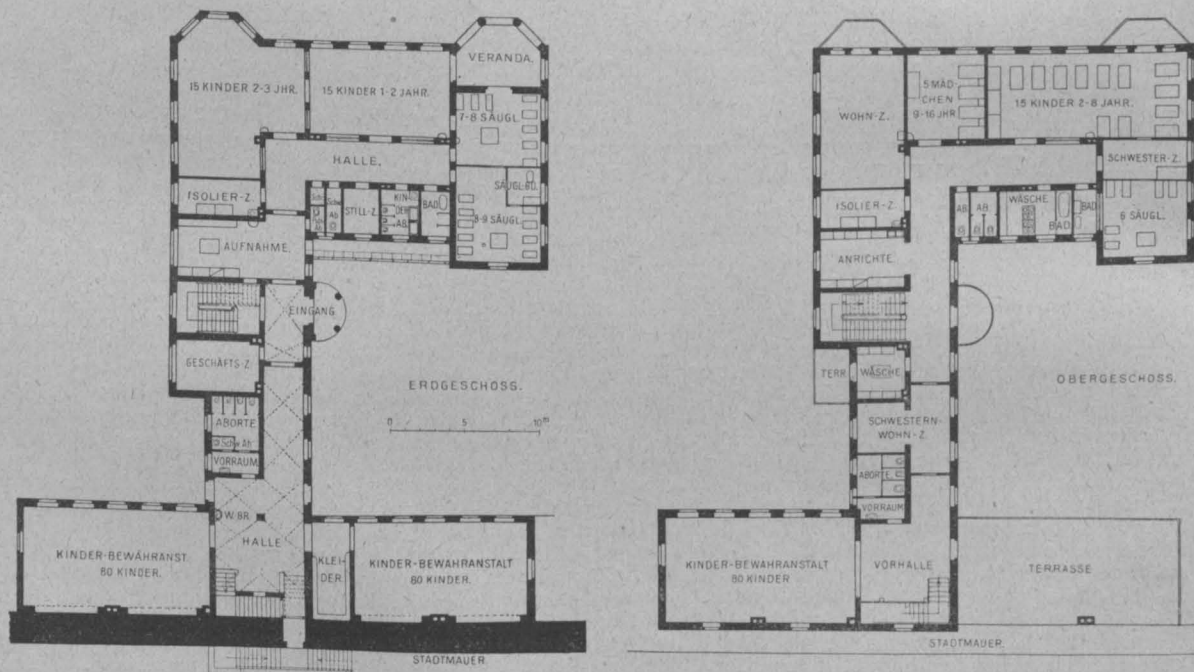
Geschossen sind hier die Pfleglinge untergebracht, welche zum Teil ganz, zum Teil nur tagsüber in der Anstalt bleiben. Das Untergeschoß enthält die Warmwasser-Heizanlage, Küche, Milchküche und die Wirt-

gen 170 000 M. oder 16 M. für 1 cbm umbauten Raum.

Der Zweck der Anstalt und die geringen Baukosten verlangten größte Sparsamkeit in der Baugestaltung; in schlichsten Formen fügt sich das Ge-



Eingangshalle der Kinderbewahranstalt.



Krippen-, Pflege- und Kinderbewahranstalt in Nördlingen. Architekt: Carl Jäger in München.

schaftsräume, im Dachgeschoß sind die Schwestern-Zimmer eingebaut.

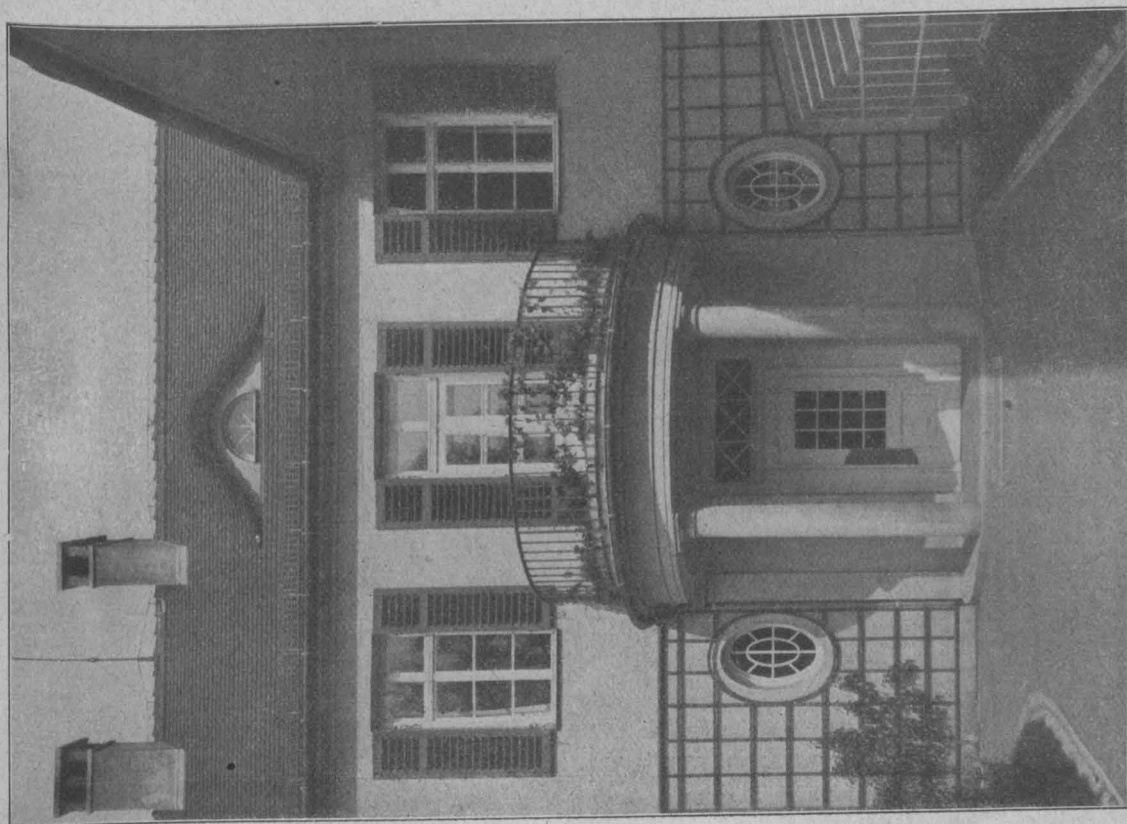
Das Hauptgebäude ist in allen Teilen massiv und mit allen neuzeitlichen sanitären Einrichtungen versehen. Die Gesamtbaukosten einschließlich Garten-Anlage, Architektenhonorar und Bauleitung betru-

bäude der schönen Umgebung ein. Die aufopfernde Mitwirkung der Herren der Vorstandschaft des Krippen-Vereins Nördlingen machte die Aufgabe für den Architekten zu einer besonders dankbaren.

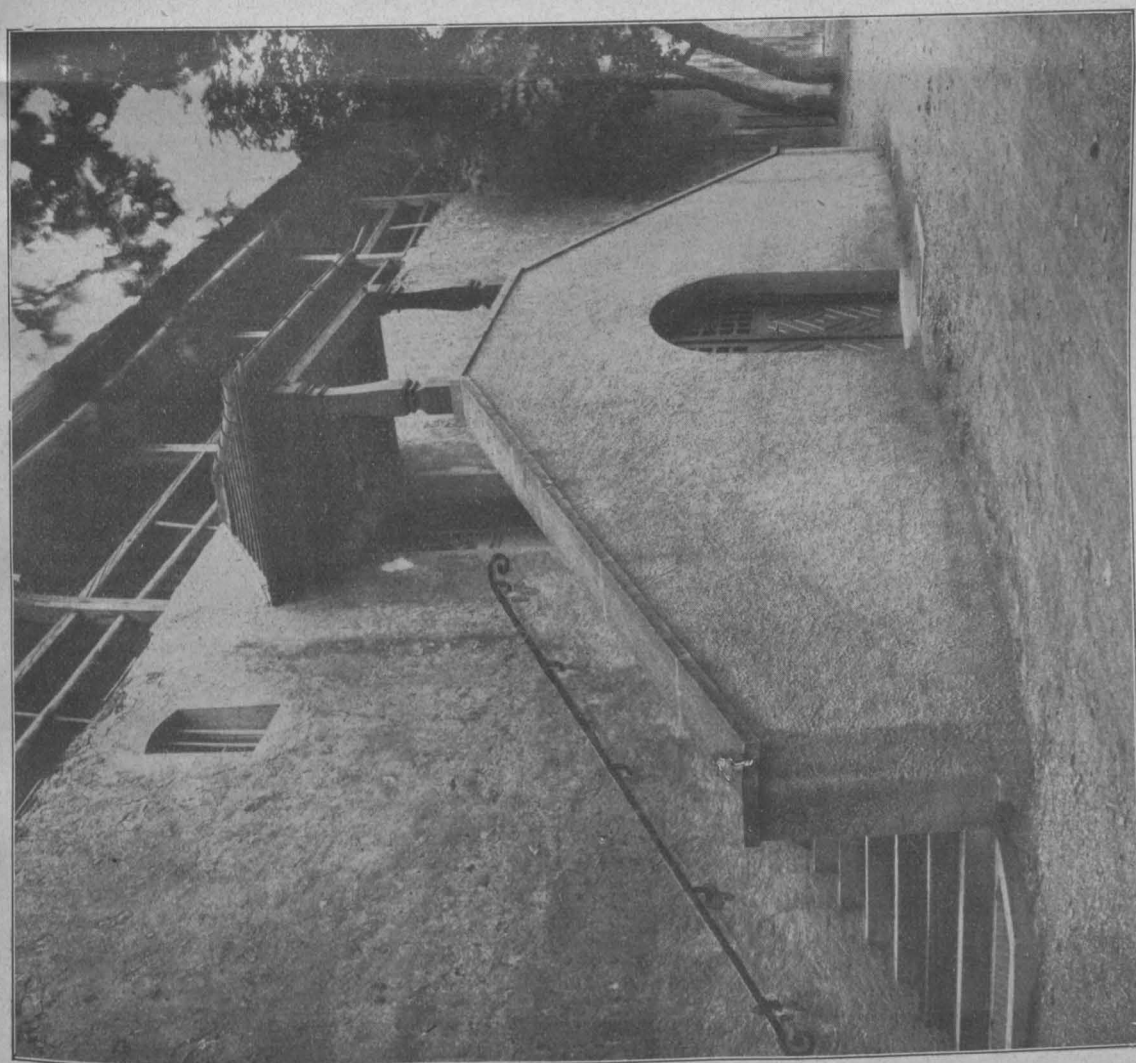
Für die Innen-Einrichtung waren die Münchener Krippen-Anstalten vorbildlich, welche in den letzten

Jahrzehnten unter der Leitung der Hrn. Hofrat Dr. Jos. Meier und Hofrat Dr. Wolfinger nach den Plänen des Architekten Feodor Lehmann in Mün-

chen erbaut wurden. In liebenswürdigster Weise haben diese Herren auch hier bei der Gesamt-Anlage und Innen-Einrichtung beratend mitgewirkt. —



Eingang zur Krippe.
Architekt: Carl Jäger in München.



Aufgang zur Kinderbewahranstalt an der Stadtmauer.
Krippen-, Pflege- und Kinderbewahranstalt in Nördlingen.

Tote.

Oberbaurat Adolf Schwiening †. Am 26. September 1916 entschlief in München nach längerer, durch einen Schlaganfall hervorgerufener Krankheit der Leiter des städtischen Baudienstes daselbst, Oberbaurat Adolf Schwiening, im Alter von 68 Jahren. Dem Verstorbenen, der mehr als 20 Jahre das Bauwesen der Stadt leitete, verdankt München bauliche Entwicklung Außerordentliches, denn in rastloser Tätigkeit war es ihm beschieden, das noch unter starken Nachklängen aus der patriarchalischen kleinbürgerlichen Zeit der Mitte des vorigen Jahrhunderts stehende Gemeinwesen zur Großstadt des zwanzigsten Jahrhunderts zu entwickeln.

Adolf Schwiening wurde am 15. Dezember 1847 in Hannover geboren, machte die Gymnasialstudien in Hildesheim und die fachlichen Studien am Polytechnikum in Hannover, wo er in den Schülerkreis Hase's eintrat, unter dessen Leitung er auch die erste praktische Tätigkeit ausübte. 1876 wurde er kgl. preuß. Regierungsbauführer und nach kurzer Tätigkeit bei den Eisenbahndirektionen in Hannover und Elberfeld bereits 1877 Regierungsbaumeister. Als solcher war er unter Hubert Stier bei den Bahnhof-Um- und Neubauten in Hannover beschäftigt. Es war der Hase-Schüler, der dann im Jahre 1879 vom Staate Lübeck als Bauinspektor berufen und 1888 als Baudirektor an die Spitze des Hochbauwesens gestellt wurde. In beiden Eigenschaften führte er eine Reihe von Bauten aus und unternahm Wiederherstellungsarbeiten, die unverkennbar das Gepräge der Hase'schen Schule tragen. Der Umbau des Rathauses und des Archives, Wiederherstellungen am Dom und an der Marien-Kirche, die Errichtung des Museumsgebäudes am Dom, die Anlage des Schlacht- und Viehhofes, der Neubau des Armen-Arbeitshauses, die Neubauten einer Reihe von Schulen, diese Werke kennzeichnen die Lübecker Periode der Schwiening'schen Tätigkeit. Sie hatten, unter dem Gesichtswinkel der Entstehungszeit betrachtet, viel Verdienstliches; der heutige Beurteiler wird sich an manchen Härten stoßen.

Im Jahre 1895 erhielt Schwiening eine Berufung als Leiter des städtischen Bauwesens von München. Die Berufung erregte damals großes Aufsehen, weil sie im Gegensatz zur gesamten Münchener Künstlerschaft erfolgte. Verwalter des Bauwesens der Stadt war bis dahin Wilhelm Rettig, der von Dresden nach München kam. Eine künstlerische Kraft ersten Ranges, der jedoch die Fesseln der Verwaltung im künstlerischen Schaffen zu beengend waren und der schließlich einem mächtigen Gegner in der Stadtverordneten-Versammlung weichen mußte. Der Einspruch, den die Münchener Künstlerschaft mit seltener Einmütigkeit gegen den Abgang erhob, verhallte ungehört. Rettig ging und Schwiening kam; er kam und sah Verhältnisse, die noch von den leidenschaftlichen Erregungen nachzitterten, unter welchen der Abgang Rettigs sich vollzog. Es liegt auf der Hand,

und 21 m Stautiefe wurde hier durch einen Erddamm abgeschlossen, der in Folge mangelhafter Abfluß- und Entlastungseinrichtungen bei Hochwasser durch Ueberströmung zerstört wurde. Die blühende Stadt und 4000 Menschenleben fielen dem Wasserschwall zum Opfer. In Deutschland bestehen größere Staudämme nur aus früheren Jahrhunderten, namentlich im Gebiet des Harzes, die sich bisher gut gehalten haben. Auch in Oesterreich ist die Bauweise neu.

Der Staudamm der Schwarzen Desse liegt mit seiner Krone auf + 771,8 m über dem Meeresspiegel, während der Stauspiegel etwa 2,5 m tiefer liegt. Seine größte Höhe beträgt rd. 22,8 m. Der Damm ist etwa 350 m lang, in der Krone 6 m breit, luftseitig unter 1:2, wasserseitig unter 1:2 bzw. 1:1,5 abgebösch und hier mit Steinpflaster auf Schotterbett geschützt und gedichtet. Der Grundablaß ist hier, um jeden Gefahrenpunkt zu vermeiden, nicht durch den Damm gelegt, sondern seitlich als Stollen durch den gewachsenen Fels des Talhanges geführt. Zur Entlastung des Beckens ist ein 50 m langes Ueberfallwehr eingebaut, an das eine 14 m breite Kaskade anschließt mit 8 je 2 m hohen Stufen. Die herabstürzenden Wassermassen gelangen aber noch nicht gleich in das freie Flußbett, sondern fallen erst in ein rd. 2000 qm großes, 2,5 m tiefes Staubecken, das ein Wasserpolster bildet und zunächst die Gewalt des Sturzes abschwächt.

Der jetzt gebrochene Staudamm der Weißen Desse ist in ähnlicher Weise ebenfalls als Erddamm hergestellt worden. Er liegt mit seiner Krone auf + 820,4 m über Meeresspiegel, der Stauspiegel dagegen auf + 818,9 m, also immer noch 1,5 m tiefer als die Dammkronen. Letztere ist hier nur 5 m breit, die Sohlenbreite ist bei 13–14 m höchster Dammhöhe 52 m. Der Grundablaß ist hier in

daß die Lage für den aus dem Norden berufenen Hannoveraner keine leichte war. Aber Schwiening fand sich mit seltenem Takt und mit seltenem Anpassungsvermögen in die neuen schwierigen Verhältnisse und setzte sich durch. Bei seiner nunmehrigen Tätigkeit kam ihm zunächst der Umstand zu statten, daß er in beiden Fachgebieten, sowohl im Hochbau wie im Ingenieurwesen oder Tiefbau ausgebildet war und so die Verwaltung der gesamten Bautätigkeit der Stadt sachkundig leiten konnte. Der Umfang dieser verwaltenden Tätigkeit ließ ihn nicht oder doch nur ausnahmsweise zu eigenen Ausführungen kommen. Es war ein von Allen begrüßter Grundsatz von ihm, die selbständig arbeitenden Kräfte auch selbständig unter eigenem Namen wirken zu lassen.

Zunächst stand Schwiening vor der Bearbeitung eines neuen Bebauungsplanes für das erweiterte Stadtgebiet. 1893 fand der große Wettbewerb statt, der diese Arbeiten vorbereiten sollte. Im Anschluß daran waren es neue Schulbauten, Krankenhäuser, Wohlfahrts-Anstalten, Verwaltungs-Gebäude, in erster Linie der Erweiterungsbau des Rathauses, das Gebäude in der Sparkassen-Straße, die für die Festlegung des neuen Bebauungsplanes vielfach bestimmend wurden und seine anregende und verwaltende Tätigkeit in Anspruch nahmen. Im Tiefbau war es die Erweiterung der Kanalisation, im Straßenbau die Verbesserung der Straßendecke, in der Wasserversorgung die Erschließung des Mangfallgebietes, im Brückenbau das Hochwasser der Isar vom Jahre 1899 mit seinen Folgen, die seine reiche Arbeitskraft in unermüdlicher und vorausschauender Tätigkeit beschäftigten. Gewiß, diese Tätigkeit war nicht ohne Zwischenfälle und sie blieb nicht ohne Angriffe. Letztere aber fanden in seiner vornehmen Persönlichkeit ein starkes Gegengewicht, sodaß sie meist ohne Wirkung blieben. In die Arena des Tagesstreites einzutreten, entsprach nicht seinem Charakter.

So beklagen wir in dem Heimgegangenen den Verlust eines hervorragenden Fachmannes mit großen Gesichtspunkten und eines vornehmen Charakters mit ausgeprägtem Pflichtgefühl. —

Josef Kirchner †. In München ist der frühere Bildhauer, spätere Schriftsteller und Kunsthistoriker, Josef Kirchner nach langem schwerem Leiden verschieden. Der Verstorbene war ein langjähriger Mitarbeiter der „Deutschen Bauzeitung“, namentlich für lokale Münchener Fragen und das Gebiet des dortigen Vereinslebens. Kirchner wurde am 21. April 1845 in München geboren, verfolgte zunächst künstlerische Bestrebungen und widmete sich in späteren Jahren der Schriftstellerei; zugleich war er Lehrer an der Münchener Gewerbeschule. —

Inhalt: Krippen-, Pflege- und Kinderbewahranstalt in Nördlingen. — Vom Bruch der Talsperre an der Weißen Desse im böhmischen Isergebiet. — Tote. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

der Talsohle unter dem Damm hindurch geführt. Wie bei dem Staubecken der Schwarzen Desse ist ein 40 m breites Ueberfallwehr zur Entlastung vorgesehen. Außerdem ist das Staubecken mit dem der Schwarzen Desse durch einen rd. 1,1 km langen Stollen verbunden, um bei Zufluß größerer Hochwassermengen einen Teil an das letztere Staubecken abzuführen. Es ist zur Regelung dieses Abflusses ein 20 m langes Ueberfallwehr vor dem Stolleneinfluß nach dem Staubecken der Schwarzen Desse eingebaut.

Soweit sich aus den Mitteilungen der Tagespresse ein klares Bild gewinnen läßt, ist der Staudamm in diesem Falle jedenfalls nicht durch Ueberströmung zerstört worden, denn er enthielt angeblich im Augenblick der Katastrophe nur etwa 260 000 cbm Wasser. Er ist, nachdem sich kurz vorher schon Durchsickerungen bemerkbar gemacht haben sollen, vielmehr plötzlich gerissen und hat einen bis auf die Talsohle reichenden breiten Spalt erhalten. Auch das Entlastungswehr im Damm ist mitgerissen worden. Ob die Zerstörung des Dammes durch Undichtigkeiten im Dammaterial selbst, vielleicht auch durch tierische Einflüsse erfolgt ist, ob sie im Anschluß an das Ueberfallwehr entstanden ist, oder, was wahrscheinlicher erscheint, über dem Grundablaß, geht aus den Meldungen nicht hervor, wird sich vielleicht auch nicht mit Sicherheit feststellen lassen. Jedenfalls bildet der Grundablaß im Erddamm stets einen Gefahrpunkt und bedarf daher einer ganz besonders sorgfältigen Anordnung und Ausführung, wenn er sich nicht überhaupt vermeiden läßt, wie bei dem großen Staubecken der Schwarzen Desse. Wie er im vorliegenden Falle ausgebildet wurde, ist uns nicht bekannt. Die zu erwartenden Berichte in den österreich. Fachblättern dürften darüber wohl demnächst Auskunft geben. Wir kommen dann auf die Angelegenheit noch zurück. —



DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 81. BERLIN, DEN 7. OKTOBER 1916.

Die Bedeutung der Bezeichnungen Ballier, Techniker und Architekt.

I.

Ballier“, nicht „Parlier“, noch weniger „Polier“ ist die richtige Schreibart für den Bauaufseher, den Vertreter des Meisters gegenüber den Gesellen, französisch „contre maître“ (Gegenmeister). Bei uns hier schreibt man nicht unrichtig Platzbalier und Laufbalier. Der letztere besucht täglich alle Bauten seines Meisters und sorgt für die nötige Anzahl von Leuten, deren Verteilung und Beschäftigung, sowie für die Heranschaffung der Baumaterialien und die nötigen Abfahren. Balire heißt auf italienisch: befehlen, beaufsichtigen. Die ersten italienischen Balieri, mit Maurern und Steinhauern oder Steinmetzen, arbeiteten bei den bayerischen Herzögen, besonders in München, aber ebenso auch in Oesterreich. Von dort zog man sie auch nach Dresden und später weiter nach Berlin, wo sie z. B. unter dem gewaltigen Andreas Schlüter und seinem Nachfolger Eosander von Goethe am Schloßbau nachweisbar sind und mit Schlüter wohl auch bis St. Petersburg kamen. Da mag schon der bayerisch-österreichische Dialekt den Balier in den Polier verändert haben.

Mein hoch verdienter Lehrer Dr. Josef Durm, hatte m. W. schon Ende der 1870er Jahre, wenn ich nicht irre, in Erbkam's „Zeitschrift für Bauwesen“ einen interessanten Aufsatz über das Wort Balier veröffentlicht. Er ging auf die französischen Worte bailli, baillif, das niederdeutsche und vlämische Bailly zurück. Polier ist, leider auch jetzt in den verdienstvollen Vorarbeiten des großen Deutschen Arbeitgeberbundes, sprachlich unmöglich. Selbst der „Steinmetzbalier“ ist kein Polierer, diese untergeordnete Arbeit überläßt er minderwertigen Kräften. Parlierer ist vollends ganz verkehrt, der Ballier ist der Vertreter des Meisters, sein Vertrauensmann, nicht der Sprecher der Gesellen; denn sie haben keinen Redner, höchstens einmal einen Rädelsführer, aber nie den Vertreter des Meisters.

Wir müssen, und besonders heute, wo wir in den Deutschordensländern Krieg führen, auf das Wort „Ballei“ zurück, das deutsches Bürgerrecht hat. Solche Balleien der Hoch- und Deutschmeister, der Schwertbrüder in Kurland, der Johanniter, Malteser usw. gab es in Nord- und Süddeutschland noch viele. Als Preußen und Kurland weltliche Herzogtümer unter Albrecht und später unter den Kettlern, Schweden, Polen und Russen geworden waren, war die Ballei Mergentheim der Sitz des Hochmeisters. „Hoch- und Deutschmeister“ heißt das berühmte himmelblau mit gelben Knöpfen „egalisierte und adjustierte“ tapfere Wiener Hausregiment, 4. niederösterreich. Inf.-Reg., die „Wiener Edelknaben“. 12 Balleien zählte das Deutsche Reich 1800 noch. Ballivi sind die Komture, die z. B. zur Schlacht von Nikopolis 1396 ritten, welche durch Schuld der französischen Ritter und Baillivirs gegen Sultan Bajesid, den „Wetterstrahl“ verloren ging. Die Deutschen hatten vergebens gewarnt.

Unser Stammwort aber ist das römische Wort für Hof:

„Ballium“. Im Mittelalter gilt das unter den Mönchen, z. B. der Hirsauer Schule, aus denen sich langsam die Profan-Architekten für die Kirchen- und Münsterbauten im Süden und am Rhein entwickelten. Aus den Bauhütten und ihren Sprengeln, Rechten und Fachgeheimnissen entstanden die heutigen deutschen Logen, auch Bauhütten genannt, auf dem Umweg über die englische Großloge von 1717, die „accepted“ and „free-masons“ an der Bauhütte von St. Paul in London unter Christopher Wren. Aber auch in den deutschen Bauhütten haben nachweisbar an „Erwins Dom“ in Straßburg i. E. Kaiser Rudolf I. von Habsburg verkehrt, in Prag aber Kaiser Karl IV., der auch in der Metzger Bauhütte gewesen sein dürfte, von wo seine goldene Bulle stammt. Die Forschung nach den Bauhütten, den Gesellen- und Meister-Zeichen der Steinmetze nach Rziha's Tod, über die ich schon als Studierender der Architektur in Karlsruhe 1875 mit Fritz Schmitt-Sohn und Dr. Bruno Meyer verhandelte, liegt sehr noch im argen. Ueber die freimaurischen Bauhütten schreibt vielleicht ein berufener Forscher einmal später, besonders über die englische königliche Bogenmaurerie des „Royal Arch Grades“.

Die Bauhofaufseher sind nun die Balliere. So wird in einem Vertrag, den das Germanische Nationalmuseum Nürnberg besitzt, der Aufseher als Ballier für den Bauhof, das ballium, die Ballei angestellt. Ich erinnere mich an einen ähnlichen Vertrag für einen fürstbischöflich speierischen Bauhofballier in Bruchsal für den dortigen Bauhof. Also keine Poliere und Parlierer mehr, sondern „Balliere“.

Anton Klein, Architekt in Baden-Baden.

II. Was bedeutet Techniker, was Architekt?

Kürzlich wurde die Herkunft des Wortes Ingenieur erörtert. Es lohnt sich ebenso sehr, den Bezeichnungen „Techniker“ und „Architekt“ nachzugehen. „Techniker“ kennzeichnet sich als ein Wort griechischen Ursprunges, denn die Stammsilbe „tech“ ist dem lateinischen fremd. Wir finden zwar technikus und technepagnion (Kunstspiel), aber die Herkunft des ersteren von technikos ist klar. Wir sind heute gewohnt, im Technischen das rein Handwerksmäßige, das Gewerbliche, das Handlangerartige sogar, zu sehen. Aber ganz mit Unrecht. Dieser Begriff steckt nur mittelbar in dem Wort. Die vornehmste, ja die eigentliche Bedeutung von „technikos“ ist glattweg: Künstler, zur Kunst gehörig, einer der irgend eine Kunst oder Wissenschaft versteht, nach der Kunst verfährt. Techné ist die „Kunst“ und die „Wissenschaft“ — bei Sophokles auch das Kunstwerk selbst. Die Bedeutung Gewerbe, Handwerk tritt gegenüber diesem Grundsinne zurück und ist abgeleitet. Es ist eine eigentümliche Erscheinung, daß gerade das neunzehnte Jahrhundert, das Jahrhundert der im Siegeszug sich aufschwingenden Technik, die heute ihre Triumphe feiert, es war, in dessen Verlauf offensichtlich das Wort Technik eine Minderung er-

fahren hat. Gewiß nicht ohne Zutun mißgünstiger Kreise. Wer von den Gebildeten sieht heute in dem Wort „Technik“ noch einen Schimmer von etwas Künstlerischem? Die Technik ist die Handlangerin der Kunst geworden. Die Technik der Kunst ist das Handwerksmäßige nach heutigem Begriff, und doch waren beide einst die Kunst. So finden wir z. B. in Petri's Fremdwörterbuch unter dem Stichwort Techniker wohl „ein Kunstfertiger“, aber gleichsam als Erläuterung dann „Kenner von äußerlichen Kunstregeln“, „Schüler einer Polytechnischen Schule“. Der angedeutete Wandel des Wortsinnes und ein gewisser Widerspruch in sich bei der Anwendung drücken sich sehr schön aus in dem bekannten Paragraphen von den „anerkannten Regeln der Baukunst“, in dessen neuer Fassung die griechische „Technik“ den Platz des deutschen Wortes „Kunst“ einnimmt. Früher war das treffende „mechanisch“ für technisch gebräuchlich. Noch das bekannte Meusel'sche Künstlerlexikon 1789 I. 114 sagt von einem Zimmermeister „er erhebet sich weit über das Mechanische“.

Nun zu dem Wort „Architekt“. Weil die „Architektur“ zu deutsch die „Baukunst“ ist, d. h. weil diese mit dem Wort Architektur bezeichnet wird, so bezeichnet man seit alters mit „Architekt“ den „Baukünstler“, den „Baumeister“ auch den „Werkmeister“, wie wir in den Wörterbüchern finden. Und wir, die wir in diesem Beruf stehen, möchten verlangen, daß nur bewährte oder nachgewiesene gute Leistungen in unserer Kunst das Recht auf die Führung der Bezeichnung „Architekt“ bewirken. Man hat sich noch nicht tief genug mit der Deutung dieses Wortes beschäftigt. Lateinisch Architectus und Architectura (aus Vitruvius und Cicero bekannt) sind griechisch Architekton bzw. Architektonia, auch Architektonice (bei Aristoteles und Quintus). Das Wort ist aus zwei Bestandteilen erwachsen. „Archi“ und „tektus“ bzw. „tektura“. Der erste ist unzweifelhaft griechisch, der zweite scheint lateinisch. Das Grundwort ist der zweite Teil, der also durch den ersten eine Erläuterung erfährt. Man denkt bei „tek-

tus“ natürlich zuerst an tectum = Dach, Wohnhaus, Haus. Lateinisch tectura ist aber die Uebertünchung. Schon das zeigt, daß der Ursprung von tectus da zu suchen sein wird, woher der erste Teil „archi“ kommt, ebenfalls im Griechischen, und daß er nichts mit „tego“, decken zu tun hat. Er ist also für das Lateinische ein Lehnwort, wie unser Pflaster etwa aus lateinisch plastrum. Tectus, griechisch tektōn, hängt, wie technikos, mit dem Stamm „tikte“, gebären, erzeugen, erschaffen zusammen. „Tekton“ ist besonders der Schiffsbauer, dann der Zimmermann, der Baumeister, aber doch „überhaupt der Künstler“, einer der etwas aus den Stoffen hervorbringt, der Schöpfer, Erzeuger, entsprechend dem Stammwort. Es steckt also dann nicht etwa der Begriff der Handfertigkeit, des handwerklichen Könnens darin, sondern die schöpferische, also künstlerische vollkommene, nicht sich anlehende Fähigkeit, die Meisterhaftigkeit in höherem Sinn, die z. B. befähigt ist, das Schiff zu errichten. Der Begriff Bauen im Wort ist mit der Vorstellung der Kunst verbunden. Wenn nun „tektōn“ schon Baukünstler, Baumeister bedeutet, so muß es in Verbindung mit „Archi“ etwas mehr bedeuten. Archi, von „archein“, herrschen, bedeutet in Zusammensetzungen „Ur“, „Ober“ (wie z. B. Architrav = Oberbalken), „Oberster“. Mithin wäre Architektur die „Oberkunst“, „Oberste Kunst“, die „vornehmste Kunst“, „Hauptkunst“, die „Urkunst“, d. h. der Ausgangspunkt aller Künste, die „Mutter aller Künste“, die „Herrschende Kunst“. In diesem Sinn ist es völlig richtig, wenn dem Architekten, die obere, oberste Leitung eines Baues zusteht, und die alte Bezeichnung „Oberster Bevelhshaber des bawes“ scheint geradezu eine alte Uebersetzung für „Architekt“ zu sein. Schließlich bedeutet „Archi“ auch „Erz“ d. h. also Architekton (wie Archiepiskopus: Erzbischof) Erzkünstler, wobei Erz im Sinne von „Oberster“, und Architektur heißt die Erzkunst, d. h. Hohe Kunst. Dieser Wortsinn war uns ganz aus dem Sprachbewußtsein geschwunden. —

Prof. Oelenheinz in Coburg.

Vermischtes.

Beschlüsse der Donaukonferenz in Budapest. Am 4. Sept. fand in Budapest eine Donaukonferenz statt, an welcher Vertreter der Donaustädte Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, sowie Vertreter der Volkswirtschaft dieser drei Staaten teilnahmen. Für die Konferenz waren bei einem reichen Arbeitsprogramm 3 Tage in Aussicht genommen. Die unerwartet eingetretenen politischen Ereignisse veranlaßten jedoch die Leitung, das Beratungsprogramm abzukürzen und die Beratungen auf einen Tag zu beschränken. Die Konferenz verfolgte in erster Linie das Ziel, die Donau zu einer Weltwasserstraße ersten Ranges, wie es ihrer geographischen Lage entspricht, auszugestalten. Die Konferenz faßte einstimmig die folgenden Beschlüsse:

1. Die Konferenz ist in der Lage, mit Genugtuung feststellen zu können, daß zur Sicherung der Schifffahrt des Stromes von Regensburg bis zum Eisernen Tore besonders in den letzten Jahrzehnten zahlreiche und bedeutsame Arbeiten vollzogen wurden, die aber immerhin in Anbetracht dessen, daß hierdurch der notwendige schiffbare Tiefgang von mindestens 2^m noch nicht überall vollends erreicht wurde, seitens der beteiligten Regierungen binnen kurzem zu ergänzen wären. Hierbei wird dem Wunsche Ausdruck verliehen, es möchten auch auf der Strecke Regensburg-Ulm die notwendigen Maßnahmen zur genügenden Sicherung der Schifffahrt getroffen werden.

2. Die Konferenz hält es für notwendig, daß bei der zukünftigen Ausgestaltung der Donauwasserstraße im Einvernehmen der Uferstaaten einheitliche Wassertiefen für möglichst lange Stromstrecken unter Bedachtnahme auf die gegenwärtig vorhandenen Strom- und Verkehrs-Verhältnisse festgesetzt werden.

3. Wasserbauten und Wasserkraftanlagen dürfen die Schifffahrt des Stromes nicht gefährden.

4. Die Konferenz stellt fest, es sei notwendig, das Donau-Delta, beziehungsweise die drei Arme desselben, aus hydrotechnischen Gründen als einheitliches Ganzes zu regulieren, um auf diese Weise eine gleichmäßige Schifffahrt der Mündung zu erzielen.

5. Die Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten, durch die die Schifffahrt des Stromes bis zu der im Punkt 1, beziehungsweise Punkt 2 vorgesehenen Tiefe von 2^m gesichert wird, sind Aufgabe des betreffenden Staates. Die Kosten dieser Arbeiten berechnen sich — schon im Sinne der bereits geltenden internationalen Grundsätze — keinen der angrenzenden Uferstaaten zur Erhebung etwaiger Abgaben, die die Schiffe oder deren Ladung belasten. —

Der internationale Teil des Beschlusses lautet:

1. Der Grundsatz der freien Schifffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten und möglichst auszugestalten.

2. Jeder Uferstaat hat für entsprechende Landungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen zu sorgen. Zur Bestreitung der notwendigen Kosten, die aus der Unterhaltung und der Beaufsichtigung derselben entstehen, können Gebühren erhoben werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

3. Auf Grund der freien Schifffahrt der Donau wäre durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschifffahrt auszuarbeiten.

4. Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Donauschifffahrt und zur Sicherung der Durchführung des Donauschifffahrts-Vertrages ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission einzusetzen. Die Donaukommission hätte für den ganzen ihr unterstellten Strom eine einheitliche Schifffahrtspolizei-Ordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im übrigen wäre ihr Wirkungskreis, soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungskreise der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Mannheim nachzubilden.

5. Die Donaukommission hat über ihre Erfahrungen jährlich und in dringenden Fällen sofort den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und wegen der Förderung der Schifffahrt auf der Donau Vorschläge zu machen.

Der auf die privatrechtlichen Fragen (Binnenschifffahrt) bezughabende Teil des Beschlusses sagt:

Die im September 1916 in Budapest abgehaltene Donaukonferenz der an der Hebung der Schifffahrt auf der Donau interessierten bayerischen, österreichischen und ungarischen Städte und wirtschaftlichen Körperschaften erklärt mit Rücksicht auf die Entwicklung des Binnenschifffahrtsverkehrs zwischen den verbündeten Reichen die Schaffung eines einheitlichen Privatrechts der Binnenschifffahrt für die Donau und die mit derselben verbundenen Wasserstraßen als notwendig, wobei sie die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschifffahrtsgesetz empfiehlt. Die Konferenz beauftragt die Konferenzleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte zu unterbreiten, im Einvernehmen mit den anderen Regierungen die gesetzgeberische Durchführung zu veranlassen. —

Verkehrs-Direktor für Hamburg. In Hamburg finden zurzeit Kämpfe um das Verkehrswesen statt. Die Hamburger Bürgerschaft glaubt — ob mit Recht oder Unrecht,

bleibt hier unerörtert —, daß das Verkehrswesen nicht so entwickelt sei, wie es der Bedeutung und der Weiterentwicklung dieser großen Hafenstadt entspräche. Die Verhältnisse liegen durch die enge wirtschaftliche Ver-

Kreisen die Meinung, daß die Entwicklung des Verkehrswesens schon seit Jahrzehnten hinter der Entwicklung der Stadt und ihrer Schwesterstädte zurück geblieben sei. Es fehle vor allem der große, einheitliche Sinn in der



Krippen-, Pflege- und Kinderbewahranstalt in Nördlingen. Architekt: Carl Jäger in München.
Oben Südseite, unten Hofseite.

bindung von Hamburg mit Altona und Wandsbek, zwei Städten, die einem anderen Staatsverband angehören, sowie durch eine Reihe anderer Umstände, die gerade für Hamburg eigen sind, hier besonders schwierig. Doch sei dem, wie ihm wolle, es besteht in Hamburg in weiten

Leitung der Verkehrsfragen. Diese Ansichten werden vom Hamburger Senat bis zu einem gewissen Grade geteilt; er schlug daher die Bildung einer besonderen Behörde für den Eisenbahnverkehr vor, der ein juristischer Oberbeamter vorstehen soll. Dagegen wendet sich, wohl

mit Recht, der von der Bürgerschaft gewählte Ausschuß und beschloß Ablehnung der Senatsvorlage. Seine Ansicht geht dahin, es sei für das gesamte Hamburger Verkehrswesen eine eigene Behörde ähnlich den schon bestehenden Verwaltungen für den Hochbau, den Wasserbau usw. einzusetzen, es sei an deren Spitze ein hervorragender Verkehrstechniker mit großer Initiative zu stellen und es sei diese Behörde in technischer Beziehung so auszustatten, daß sie der für Hamburg zu erwartenden Verkehrs-Entwicklung in vollem Maße und in vorschauender Tätigkeit zu folgen vermöge. Dieser Verkehrs-Techniker soll die Bezeichnung „Verkehrsdirektor“ führen und den Baudirektoren gleich gestellt werden. —

Neue Gefährdung des Panama-Kanales. Die amerikanischen „Central News“ melden, daß in letzter Zeit wieder ungünstige Berichte über den Panama-Kanal eingegangen sind. Maßgebende amerikanische Ingenieure befürchten, daß es kaum eine Methode gebe, den Kanal dauernd vor den Erdstößen zu schützen. Es beständen Pläne, um durch riesige Baggermaschinen das ganze Nachschieben der Hügel am Kanalufer an der berühmten Culebra-Durchfahrt fortzuschaffen. Das werde 200 Mill. Dollar kosten. Nach anderen Plänen sollen tiefe Schächte unter die Hügel geführt und diese mit Zement ausgefüllt werden. Inzwischen ist der Zustand recht unbefriedigend geworden.

Die hohen Kosten stehen nur recht geringen Einnahmen gegenüber. Der Voranschlag der Baukosten betrug 375 Mill. Dollar, aber im August 1916 waren schon 401 Mill. Dollar daraus geworden, und der Bau dürfte sich schließlich auf 450 Mill. Dollar stellen. —

Wettbewerbe.

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Friedhof-Anlage mit Krematorium in Magdeburg, der zum 1. Sept. 1914 erlassen war, aber dann infolge Kriegsausbruches auf unbestimmte Zeit vertagt wurde, ist nunmehr auf der alten Grundlage erneut mit Frist zum 1. April 1917 erlassen. Da inzwischen einige Änderungen im Lageplan eingetreten sind, so wird den Bewerbern empfohlen, diesen erneut bei der städtischen Hochbau-Verwaltung in Magdeburg, Spiegelbrücke 1/2 einzufordern. Für neu hinzu tretende Teilnehmer am Wettbewerb können die gesamten Unterlagen gegen 6 M., die zurück erstattet werden, von der genannten Stelle bezogen werden. Wir haben über den Wettbewerb in Jahrgang 1914, S. 260 berichtet. —

Strauch-Wettbewerb des Architekten-Vereins zu Berlin. Der Wettbewerb um den Strauchpreis 1915, der auf Grund der dem Architekten-Verein zu Berlin zugewendeten Wilhelm-Strauch-Stiftung von 100 000 M. alljährlich stattfindet, ist jetzt entschieden worden. Da im vorigen Jahr infolge des Krieges keine Wettbewerbsarbeiten eingingen, wurde die für 1915 gestellte Preisaufgabe: „Welchen Einfluß haben die Baukosten während der letzten 40 Jahre (seit 1870) auf die Mieten gehabt?“ für 1916 wiederholt. Von den eingereichten 2 Lösungen hat der Beurteilungsausschuß der Arbeit mit dem Kennwort „Durchhalten“, Verf.: Stadtbaurat Rudolf Koch in Elberfeld, den Strauchpreis in Höhe von 3000 M. zuerkannt. Der preisgekrönte Verfasser hat die Verpflichtung, eine viermonatliche bauwissenschaftliche Studienreise auszuführen. —

Zum Wettbewerb Bebauungsplan Soest erhielten wir die folgende Zuschrift, die wir ihrer grundsätzlichen Bedeutung halber wiedergeben:

„Hiermit gestatte ich mir, Ihre Aufmerksamkeit auf den kürzlich entschiedenen Wettbewerb von Soest zu richten, der nach der Beurteilung durch die Preisrichter in ein völlig verkehrtes Licht gerückt worden ist.“

Die Beurteilung erfolgte gänzlich unabhängig von dem durch die Preisrichter selbst gebilligten Programm, da bei der Preisurteilung stark veränderte Gesichtspunkte maßgebend geworden sind.

Das Programm verlangte eine Bearbeitung des Stadtgebietes in 1 km Breite vor den Wällen und darüber hinaus die Bearbeitung der außen liegenden Anschlüsse. Von 31 Bewerbern haben daher 30 das Stadtgebiet in 1000 bis 1500 m Breite bearbeitet. Nur ein Entwurf steckte sich die Grenzen der Arbeit wesentlich enger und begnügte sich mit der Anlage zweier weit auseinander liegender neuer Wohnviertel. Gerade dieser Entwurf aber erhielt den 1. Preis, weil er sich innerhalb der Möglichkeitsgrenzen hielt. Zu der Erkenntnis, daß das aufgestellte Programm außerhalb der Möglichkeitsgrenzen lag, kam das Preisgericht erst während der Beurteilung, offenbar angeregt durch die vorgenannte Arbeit.

Mochte das Programm nun noch so falsch und noch so weit gestellt sein, die Beurteilung der eingegangenen

Arbeiten mußte gerechterweise danach erfolgen. Wurde durch einen Wettbewerb auf dieser Grundlage kein brauchbares Ergebnis gezeitigt, so wäre immer noch die Möglichkeit einer nochmaligen Ausschreibung offen geblieben. Diese Mühe und diese Kosten wollte man aber wohl sparen, und so gab man denjenigen Arbeiten bei der Beurteilung den Vorzug, die mit den bescheidensten Mitteln gearbeitet hatten, während die Arbeiten, die die Bearbeitung auf Grund des Programmes vorgenommen hatten, als zu großstädtisch und undurchführbar bezeichnet wurden, wobei man sich auf den Passus der Ausschreibung stützte, nach dem diejenigen Entwürfe den Vorzug erhalten sollten, die wirtschaftlich am besten durchführbar seien.

Eine Beurteilung hätte aber nach folgenden Gesichtspunkten etwa erfolgen müssen:

1. Einhaltung des einmal aufgestellten Programmes.
2. Prüfung der Entwürfe in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht.
3. Prüfung der Entwürfe in künstlerischer Hinsicht.
4. Prämiiierung von künstlerisch und technisch wertvollen Entwürfen in gleichem Maße.

Eine derartige Prüfung hätte befriedigende Ergebnisse zeitigen können. Bei der tatsächlich stattgefundenen Beurteilung ist aber die technische ebenso wie die stark betonte künstlerische Seite zu kurz gekommen und die Stadt Soest erhält auf diese Weise ein wenig wertvolles Material, während es ihr unter den eingereichten Arbeiten in reichem Maße zur Verfügung stand. Daß dieses künstlerisch und technisch wertvolle Material nicht in dem Maße erschöpft wurde, wie es hätte der Fall sein müssen, liegt an dem veränderten Standpunkt, den das Preisgericht eingenommen hatte und den es gerade bedeutenden Arbeiten, die das Programm in jeder Hinsicht gut erfüllten, mit merkwürdiger Hartnäckigkeit gegenüber vertrat.

So lehrt dieser Wettbewerb wieder einmal, wie wenig eine öffentliche Ausschreibung einer großen Aufgabe dienen kann, wenn sich ein Preisrichter-Kollegium über grundsätzliche Fragen nicht einig ist und sich von Stimmungen anstatt von sachlichen Gründen leiten läßt.

Ich empfehle daher gerade diesen Wettbewerb Ihrer besonderen Beachtung.

Wir müssen dem Hrn. Einsender die Verantwortung für seine Ausführungen überlassen, da wir das Ergebnis des Wettbewerbes nicht kennen. Verhält sich die Tätigkeit des Preisgerichtes aber tatsächlich so, wie hier angegeben, dann könnten wir den grundsätzlichen Erörterungen nur zustimmen, denn es geht wohl nicht an, den Wettbewerb auf einer Grundlage auszuschreiben und ihn nach einer anderen zu beurteilen. Wir nehmen an, daß ein Mitglied des Preisgerichtes, oder dieses selbst sich veranlaßt sehen, sich zu den vorstehenden Ausführungen zu äußern. — Die Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“.

Chronik.

Ein neues Verwaltungsgebäude der Rheinisch-Westfälischen Bauwerks-Berufsgenossenschaft zu Elberfeld ist kürzlich seiner Bestimmung übergeben worden. Die Planung und Leitung des Baues wurde auf Grund eines Wettbewerbes den Architekten Helbig & Klöckner zu Köln übertragen. Die Grundsteinlegung des Baues erfolgte am 10. Mai 1915, die Rohbau-Abnahme bereits am 20. Dezember desselben Jahres. Den Ausführungen des Vorsitzenden der Berufsgenossenschaft, Alfr. Frese entnehmen wir, daß die betreffende Berufsgenossenschaft i. J. 1913 von allen deutschen Bauwerks-Berufsgenossenschaften mit über 34 000 Betrieben und 250 000 Versicherten die höchste Lohnnachweisung von 256 Mill. M. aufzuweisen hatte. Man entschloß sich daher zur Ausführung eines eigenen Verwaltungsgebäudes, das trotz der schwierigen Verhältnisse des Weltkrieges in verhältnismäßig kurzer Zeit vollendet werden konnte. —

Die Eröffnung eines neuen Justizgebäudes in Nürnberg hat am 11. Sept. 1916 stattgefunden. Der Neubau liegt auf einem Gelände vor dem Zellengefängnis an der Fürther Straße. Die allgemeinen Entwurfszeichnungen stammen von dem verstorbenen Ministerialrat Hugo v. Höfl, die weitere Bearbeitung der Pläne und die Oberleitung der Ausführung hatte Reg.- und B.-Blumentritt, während der örtlichen Bauleitung Bauassessor Dünnebier vorstand. Es wurde eine Gruppe aus 3 Bauten errichtet, von welchen der Hauptbau das Oberlandesgericht, das Landgericht und das Amtsgericht enthält, der Ostbau das Schwurgericht und das Strafkammer-Sitzungssäle, der Westbau die freiwillige Gerichtsbarkeit, das Grundbuchamt und die Gerichtsvollzieherei. Der Stil ist der örtliche der Nürnberger Renaissance. —

Inhalt: Die Bedeutung der Bezeichnungen Ballier, Techniker und Architekt. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. — Abbildungen: Krippen-, Pflege- und Kinderbewahranstalt in Nördlingen. —

Bildbeilage: Neues Krankenhaus in Traunstein.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber in Berlin.



EUES KRANKENHAUS IN TRAUN-
STEIN. * ARCHITEKT: CARL JAE-
GER IN MUENCHEN. * * * * *
* BLICK AUF DEN SUEDBAU. *

===== DEUTSCHE =====
* * * * * BAUZEITUNG * * * * *
* * 50. JAHRGANG 1916. NO. 81. * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 82. BERLIN, DEN 11. OKTOBER 1916.

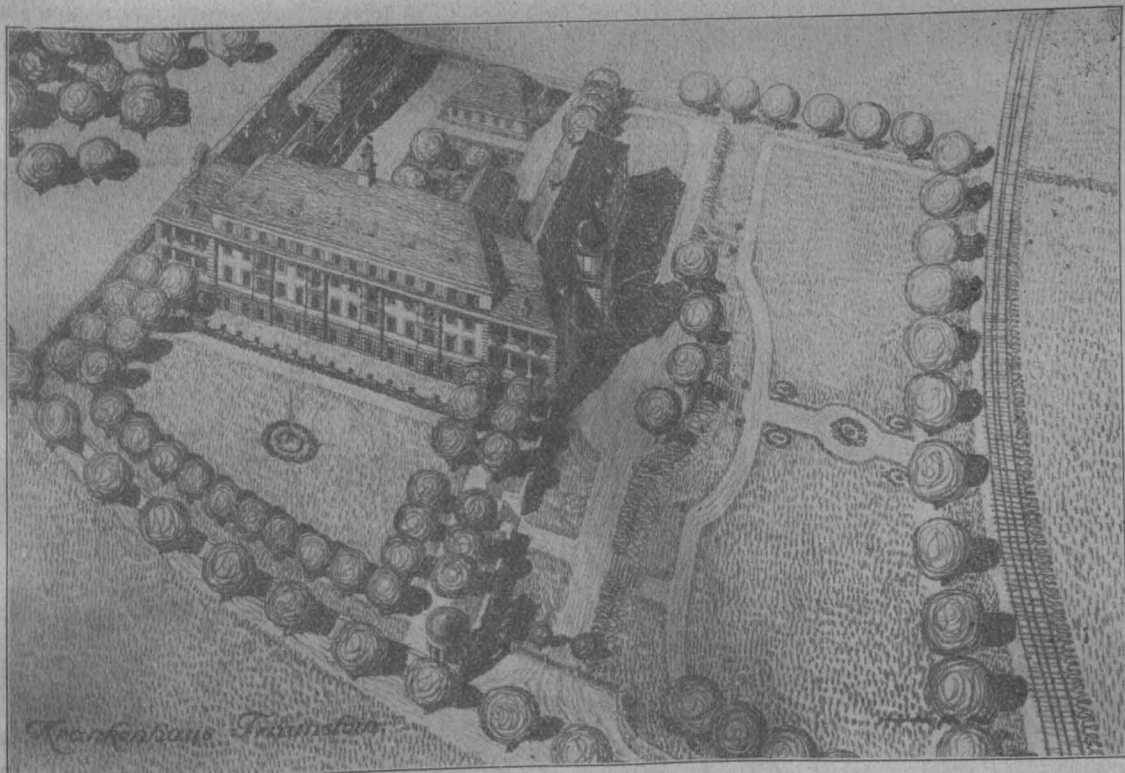
Neues Krankenhaus in Traunstein.

Architekt: Carl Jäger in München. Hierzu die mit Nr. 81 vorausgeschickte Bildbeilage, die Abbildungen S. 427 und in Nr. 83.



Dieser Bau wurde dem Architekten nach einem Wettbewerb im „Münchener Architekten- und Ingenieur-Verein“ auf Grund seines mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurfes übertragen. Das Krankenhaus liegt im Norden der Stadt, in sonniger, aussichtsreicher Lage, und ist durch den nordwestlich vorge-

die Kapelle aufnimmt, daran anschließend die geräumige gewölbte Halle mit Haupttreppe und Fahrstuhl. Das Erdgeschoß enthält außerdem die Räume für Ärzte, Verwaltung, Heilbäder, Wäsche- und Bügelräume, im Nord-Ostflügel die Küchenanlage. An den Nord-Westflügel, mit überdecktem Gang verbunden, schließt sich das Nebengebäude mit Desinfektion, Wäscherei, Leichen- und Sezierraum, Stall und Wagenraum an. Im Norden, ganz freistehend, liegt das Isolierhaus mit sieben Betten.



lagerten Gutramshügel gegen Westwinde geschützt. Das Gelände steigt nach Westen leicht an und konnte so durch den anfallenden Erdaushub zu Terrassen-Bildungen ausgenützt werden.

Die Hauptfront mit den Kranken- und Tagesräumen liegt nach Süden. Der Haupteingang mit Unterfahrt befindet sich an der Ostseite unter dem turmartigen Aufbau, welcher in den Obergeschossen

Im I. Obergeschoß ist die männliche, im II. Obergeschoß die weibliche Abteilung untergebracht, an den Ecken befinden sich die Tagesräume und Tuberkulosenräume mit vorgelagerten Liegehallen. Auf Wunsch der Ärzte wurden große Säle vermieden und vorwiegend kleine Räume mit höchstens sechs Betten eingebaut. Der Nord-Ostflügel enthält im I. Obergeschoß die Schwesternräume, im II. die

Operationsräume, Röntgenzimmer usw. Das III. Ober-
geschoß enthält im Südlügel meist Einzelzimmer

für Kranke besserer Stände, ferner Dienstbotenräume
und Speicher. Die Heizanlage ist im Süd-Ost-Eck des

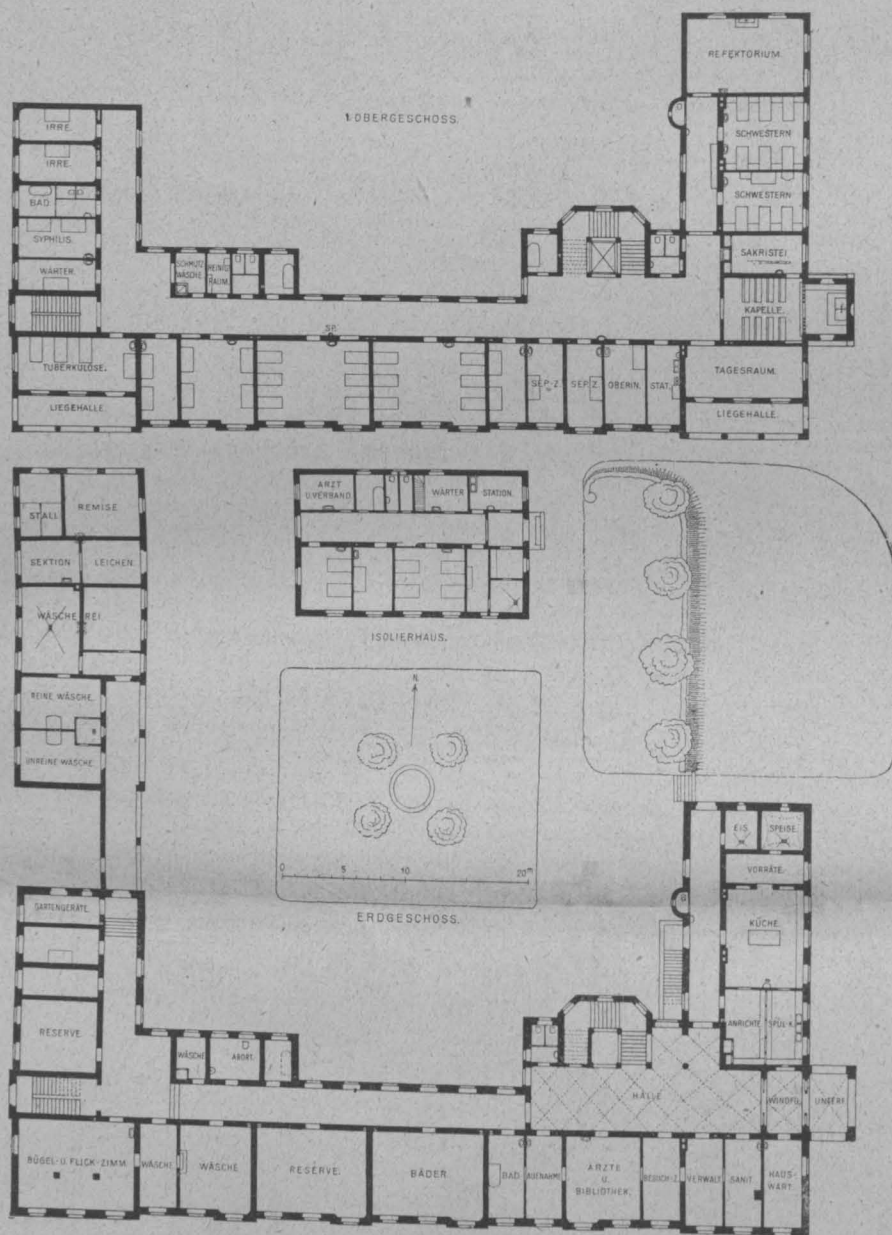
Hauptgebäudes eingebaut. Die Kranken-, Aufenthalts- und Wohnräume haben Warmwasserheizung, die Gänge und Nebenräume Niederdruckdampfheizung erhalten, außerdem alle Räume kaltes und warmes Wasser. Die Entwässerung mit Spülabort-Anlage ist an das städtische Kanalnetz angeschlossen, auch die elektrische Lichtanlage, sowie die Heizgasanlage werden von den städt. Betrieben versorgt.

Die Gebäude sind vollständig massiv gebaut und mit allen neuzeitlichen Einrichtungen versehen. Die Gesamtanlage hat sich sehr gut bewährt, was wohl in dem ständigen Zusammenarbeiten der Bauleitung mit den Ärzten und der Krankenhaus-Verwaltung begründet ist.

Die Gesamtbaukosten einschließlich der inneren Einrichtung, der Bauplatz-Erwerbung, des Architektenhonorars und der Bauleitung betrugen rd. 500 000 M. oder 6000 M. für ein Krankbett.

Die Ausführung wurde fast durchweg von Traunsteiner Meistern besorgt, die Heiz-Anlage, Wasserleitungen, Bäder und sanitären Einrichtungen von Münchener Firmen. Die örtliche Bauleitung lag in den Händen des Architekten Josef Lindner, die elektrischen Einrichtungen und Lichtsignal-Anlagen wurden nach Angaben des Inspektors Günthel vom Stadtbauamt München ausgeführt.

Das Krankenhaus wurde kurz nach Kriegsausbruch fertig und dient seit dieser Zeit als Kriegslazarett. —



Der Schutz der Kunstdenkmäler in den Kriegsgebieten.

Im „Wieland“ verbreitet sich der Generaldirektor der kgl. Museen Wilhelm von Bode in Berlin über den Schutz der Kunstdenkmäler in den Kriegsgebieten und über die Richtlinien der deutschen Regierung für die Erhaltung der Kunstdenkmäler in Feindesland. Als maßgebend gilt der Heeres- und Zivilverwaltung vor allem, daß die Kunstwerke dem Lande erhalten bleiben, in dem sie entstanden und für das sie gesammelt sind. Daher ist zunächst in Belgien auch nicht ein Kunstwerk außer Landes gebracht worden, soweit es nicht etwa — was nur ausnahmsweise der Fall zu sein scheint — von der belgischen Regierung oder den Besitzern entfernt worden sein sollte. Mit der Leitung der öffentlichen Kunstsammlungen Belgiens sind von der deutschen Verwaltung die bisherigen Direktoren wieder betraut worden. Wo es die politischen Verhältnisse irgend erlauben, werden die Kunstwerke wieder aufgestellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Das ist bereits mit der Gemäldegalerie und dem Musée du Cinquantenaire in Brüssel geschehen. Wo ausnahmsweise einzelne Kirchen stärker gelitten haben, ist veranlaßt worden, daß die Bauverwaltung sie vorübergehend wieder zur Benutzung herrichtet. Das ist in den größeren Städten meist schon geschehen.

In Nordfrankreich, wo der Kampf immer noch steht, hat eine ähnliche Fürsorge für die Kunstwerke noch nicht durchgeführt werden können. Hier sorgt zunächst die Heeresverwaltung für Erhaltung der Kunstdenkmäler und

Kunstsammlungen, namentlich in Lille und Valenciennes. Aus Valenciennes wurde ein großer Wandteppich, weil er die sächsischen Wappen trägt, als ehemals sächsisches Eigentum mit Beschlag belegt, ist aber alsbald wieder ins Museum zurückgeliefert worden. Vom Museum zu Lille, dem wertvollsten Provinzialmuseum Frankreichs, ist ein großes Altarbild des Piazzetta durch die Deutschordenskirche in Frankfurt a. M., für die das Bild gemalt worden ist, zurückgefordert worden, da es 1794 durch die Franzosen entführt und 1814, als nicht auffindbar, nicht zurück erstattet sein soll. Da das Bild durch eine verirrte Granate beschädigt wurde, ist es kürzlich zur Wiederherstellung nach Berlin geschickt worden; über die Ansprüche der Frankfurter Kirche wird später zu entscheiden sein.

Die Basilika von St. Quentin, die, wie früher berichtet wurde, durch französische Bombenwürfe dem Einsturz nahe gebracht ist, genießt einen gewissen Schutz durch die Umbauung. Sie gehört zwar nicht zu den schönsten, aber zu den merkwürdigsten Baudenkmälern Frankreichs. Sie bildet eine jener burgundisch-pikardischen Kathedralen, deren Stilcharakter sich deshalb schwer bestimmen läßt, weil an ihnen vom Zeitpunkt der Grundsteinlegung, der in das XII. Jahrhundert hinauf reicht, bis zu ihrer Vollendung im XV. Jahrhundert fortwährend gearbeitet worden ist. Die Kathedrale ist derart in die umliegenden Häuser eingebettet, daß man nirgends einen richtigen Ueberblick gewinnt und der Prachtbau zu keiner

vollen Geltung gelangt. Besonders bemerkenswert sind die Glasmalereien, das romanische Hauptportal, die gotischen Gräber und die polychromen Kapellenmalereien. Einige Glasscheiben aus dem XIII. Jahrhundert gehören zu den wertvollsten Werken der Glasmalerei. Die schönen Chorschränken, die in drastischen Reliefs die wunderbare Geschichte des heiligen Quentin erzählen, sind in neuerer Zeit wiederhergestellt worden.

Nicht so viel Sorgfalt scheint der Kathedrale von Reims zugewendet worden zu sein. Ein Leser schreibt darüber der „Frankf. Ztg.“, er sei kurz vor Kriegsausbruch auf einer Sommerreise auch nach Reims gekommen, um die Kathedrale sich anzusehen:

„Wir kamen bei Dunkelheit im Hotel „du Lion“ an, das am Domplatz, gegenüber der Kathedrale, liegt, und konnten deshalb an jenem Abend nur bei schwacher Be-

französischen Republik, zu ihrer Ehre sei es gesagt, hat nun allerdings in letzter Zeit sich eines besseren besonnen und die Wiederherstellung begonnen. Die linke Seite der Fassade bedeckte ein mächtiges Gerüst. Doch sah man ihm auch an, daß es nicht zu viel benutzt wurde.“

Auch in Polen ist eine deutsche Zivilverwaltung eingerichtet worden, die mit den Kunstwerken voraussichtlich nach den gleichen Grundsätzen verfahren wird, die in Belgien und Nordfrankreich gelten. Die Entführung der Kunstschatze der Bibliothek und des Archives in Lemberg durch die Russen hätte es nahe gelegt, hier Vergeltungsmaßregeln zu üben, also z. B. das Veit Stoß'sche Monument des Bischofs Peter von Brna im Dom zu Wloclawec nach Deutschland zu überführen; aber man hat darauf verzichtet, weil dadurch Polen, nicht Rußland geschädigt wäre.



Neues Krankenhaus in Traunstein. Einfahrt. Architekt: Carl Jäger in München.

leuchtung den Anblick des herrlichen Bauwerkes genießen. Wie erschrak ich aber, als ich am nächsten Morgen von meinem Hotelfenster aus dieses Wunder der Gotik besah. Nicht eine der über lebensgroßen Figuren war mehr ganz; viele hatten keinen Kopf mehr, bei anderen fehlten Arme und Beine. Verwittert waren alle so stark, daß bei vielen nur noch die rohe Figur übrig geblieben war. Die schöne Filigranarbeit der Rosetten und Giebel war zum größten Teil heruntergebrochen oder stark beschädigt. Es war ein Anblick für mich, wie ich ihn bisher bei einem Kunstwerk von der Bedeutung der Reimser Kathedrale noch nicht gehabt habe. Ich kenne die meisten gotischen Bauten Europas, aber noch nie habe ich einen gesehen, der sich in einem so vernachlässigten Zustand befand. Die jüngste Generation der

Den Bode'schen Ausführungen ist zu entnehmen, daß jede Art von Kunstraub nach dem durch die Raubzüge des XVII. und XVIII. Jahrhunderts geheiligten Vorbild der Franzosen, Engländer und Russen ausgeschlossen bleibt, daß also nicht, wie es durch Napoleon I. für die Pariser Museen geschah, die deutschen Museen auf Kosten der Museen der feindlichen Mächte bereichert und erweitert werden. Eine Ausnahme dürfte in allen den Fällen gemacht werden, in denen sich Kunstwerke als Kunstraub aus ehemals deutschem Besitz feststellen lassen.

Der Schutz der dalmatinischen Kunstdenkmäler ist in die Obsorge der österreichisch-ungarischen Armeeverwaltung genommen worden. Dalmatien mit seinen in Deutschland fast unbekannten hervorragenden Kunstschatzen gehört wegen seiner geographischen Lage

zum engeren Kriegsgebiet. Als bald nach Ausbruch des Krieges Gerüchte entstanden, daß ein Widerstand der Oesterreicher an der dalmatinischen Küste den feindlichen Flotten Anlaß bieten könnte, die offene Stadt Spalato zu bombardieren, wandte sich der Landeskonservator an den damaligen Armeekommandanten in Bosnien und Dalmatien mit der Bitte, zu veranlassen, daß die an Kunstdenkmälern so reiche Stadt Spalato von den Gefahren einer Beschießung verschont werde.

Auf diese Bitte langte die Mitteilung an, daß von

Vermischtes.

Zum 75. Todestag Karl Friedrich Schinkels. Am 9. Oktober 1841 starb Karl Friedrich Schinkel in Berlin nach langem Siechtum. Am 12. Oktober wurden die sterblichen Reste des großen Menschen und Künstlers auf dem Friedhof der Dorotheenstädtischen Gemeinde vor dem Oranienburger Tor in Berlin der Erde übergeben. Sein Grabmal ziert eine griechische Stele, die sein Relief-Bildnis mit der Inschrift trägt: „Was vom Himmel stammt, was uns zum Himmel erhebt, ist für den Tod zu groß, ist für die Erde zu rein.“ Sein Freund und Biograph Waagen sagt von ihm, an der Spitze der zahlreichen Vorzüge dieses reich begabten Naturells stehe seine hohe, sittliche Würde, seine seltene moralische Kraft, seine noch seltenere Selbstverleugnung und außerordentliche Herzensgüte. Wenn viele seiner Lieblingspläne nicht oder nur in sehr beschnittener Form zur Ausführung gelangten, so schmerzte ihn das tief, machte ihn aber nicht verdrossen; „ernahm vielmehr von neuem seine ganze Kraft zusammen, um alles zu retten, was unter den beschränkten Umständen zu retten war. Ja, er entwickelte öfter daraus wieder eigentümliche Schönheiten. Er bildete an seinen Werken mit einer ungeschwächten Liebe fort . . . So kam es, daß er auch in den spätesten Jahren mit der Kunst keineswegs abgeschlossen hatte, sondern sich immer im freiesten und frischesten Vorwärtstreben befand. In der regen Begierde, etwas Neues zu lernen, in der Biegsamkeit und Empfindlichkeit seines Geistes für Aufnahme neuer, künstlerischer Eindrücke ist er immer ein Jüngling geblieben.“

Schinkel hat kein hohes Alter erreicht, er ist nur 60 Jahre alt geworden, von denen mehr als ein Jahr unglücklich war. Der Entwurf für das Schloß Orinda in der Krim ist zu seinem Verhängnis geworden. Er hatte darauf große Hoffnungen gesetzt, er hoffte in ihm „den Gipfel seines Glückes zu finden“, wie er an die damalige Kaiserin von Rußland, eine Tochter der Königin Luise, schrieb. Jedoch der Entwurf, von dem Woltmann sagte, alles sei in ihm verwertet, was die weiter schreitende Wissenschaft an neuer Kenntnis der hellenischen Formen gewonnen; reiner und vollendeter habe niemals ein moderner Geist in seine Welt die griechische Schönheit hinein gezaubert und alle Pracht südlicher Natur, tiefblauer Himmel und endloses Meer in einen Wohlklang gefügt — dieser Entwurf wurde am russischen Hof kaum beachtet. Das gab der ohnehin schon schwer erschütterten Gesundheit Schinkels den Todesstoß. Am 7. September 1840 kam er schwer krank von einer Erholungsreise zurück, um 13 monatlichem Siechtum zu verfallen. In einem lichten Augenblick empfing er Thorwaldsen, der 1841 nach Berlin gekommen war, um die Entwürfe für die Ausmalung der Vorhalle des Museums am Lustgarten zu besichtigen. Man kann sich denken, was für Schinkel, als er den großen Bildhauer erkannte, in der Frage lag: „Sie gehen nach Rom?“ Thorwaldsen jedoch war tief erschüttert über den Zustand, in dem Schinkel sich befand.

Man darf es wohl aussprechen, daß, wenn gleich Schinkel stets eine rückhaltlose Verehrung genoß, sein künstlerisches Ansehen in unseren Tagen mehr und mehr steigt und wahrscheinlich noch lange nicht an der Grenze der diesem Titanen der Baukunst zukommenden Wertschätzung angelangt ist. Im Uebrigen: „Was soll man von einem Erdgeborenen sagen, dessen Verdienste durch Betrachtung und Wort nicht zu erschöpfen sind?“ (Goethe). — H. —

Zum Schutz der griechischen Kunstdenkmäler. Nach schweizerischen Nachrichten herrscht in Athen über die Pläne der Entente Unruhe, man befürchtet die Ausübung eines Gewaltstreiches durch die Entente, um Griechenland zum Krieg zu zwingen. Die Möglichkeit eines Bombardements von Athen wird hierbei nicht mehr von der Hand gewiesen. Es nahm daher die griechische Regierung Veranlassung zur Ueberreichung einer Note, an beide Gruppen der kriegführenden Mächte gerichtet, mit folgendem Wortlaut:

„In dem Moment, da das neutrale Griechenland in die unangenehme Notwendigkeit versetzt wird, ohnmächtiger

seiten des Armeekommandos alle in seiner Macht stehenden Verfügungen getroffen wurden, um eine Beschießung Spalatos und seiner Kunstdenkmäler durch feindliche Seestreitkräfte zu verhindern. Zum selben Zweck wurden auch allorts längs der Küste schwarz-weiß angestrichene Bretter, die auf Grund des Artikels IX der zweiten Haager Friedenskonferenz von der Beschießung durch feindliche Seestreitkräfte verschont bleiben sollen, an historischen, kunst- oder kulturgeschichtlichen Gebäuden und Gegenständen angebracht. —

Zuschauer der auf seinem Gebiet durch beide kriegführenden Truppen durchgeführten Feindseligkeiten zu sein, sieht die königliche Regierung aus Furcht, daß die Uebel des Krieges noch weitere Dimensionen annehmen, mit tiefem und maßlosem Schmerz den Gefahren der Zerstörung und Vernichtung entgegen, die die historischen Denkmäler und die den Künsten gewidmeten Gebäude bedroht, die sich in so großer Zahl auf griechischem Boden befinden. In der Auffassung, daß diese Schätze eine geheiligte Hinterlassenschaft bilden, die der Aufsicht Griechenlands anvertraut wurde, fühlt die griechische Regierung, daß sie ein Gebot der Pflicht erfüllt, indem sie um den Schutz der künstlerischen Denkmäler an die kriegführenden Mächte den wärmsten Appell richtet.

Die Regierung ist überzeugt, daß die Kriegführenden im Sinne des Artikels 27 der Haager Konvention ihren Truppen befehlen werden, die wunderbaren Reliquien einer der schönsten Kulturen der Vergangenheit zu schonen. Die königliche Regierung gibt gleichzeitig dem Wunsche Ausdruck, daß durch Vermittelung einer neutralen Regierung unter den kriegführenden Mächten ein Einvernehmen darüber erzielt werde, daß jene Gebiete, die wegen ihres Reichtums an künstlerischen Werten und Denkmälern eine besondere Bedeutung erlangt haben, außerhalb der Zone der militärischen Operationen gelassen werden.“ —

Wettbewerbe.

Ein Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen für den Bau einer Kirche der St. Georgen-Gemeinde und Ausbau eines Baublockes mit Platzanlage in Halle a. S. wird vom Vorsitzenden des Gemeindekirchenrates zu St. Georgen zum 31. Dez. 1916 für Bewerber, die in der Provinz Sachsen ansässig sind, erlassen. 3 Preise von 2000, 1200 und 800 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Landesbrt. Hiecke, Stadtbrt. Jost und Bmstr. Kuhnt in Halle a. S., Geh. Brt. Prof. Fr. Pützer in Darmstadt und kgl. Brt. Julius Graebner in Dresden. Unterlagen gegen 2 M., die zurückerstattet werden, durch den genannten Vorsitzenden. —

Wettbewerb für Denkmalkunst in Niedersachsen. Zur Erlangung von alten niedersächsischen Vorbildern bis 1850 zwecks Wiederbelebung alter bewährter Bildhauer- und Handwerkskunst schreibt der „Niedersächsische Ausschuß für Heimatschutz“ einen Wettbewerb mit Frist bis zum 1. Nov. 1916 aus. Das Ergebnis wird der Bestand der vorbildlichen Denkmäler Niedersachsens an freistehenden Denkmälern und Erinnerungstafeln sein. Zwei I. Preise für die besten zeichnerischen Arbeiten stehen zur Verfügung, ferner für Zeichnungen und Lichtbilder fünf II. Preise und 25 III. Preise. Die an den Provinzialkonservator Prof. Siebern in Hannover einzusendenden Arbeiten werden veröffentlicht. —

Wettbewerb für Wandmalereien zu Frankfurt a. M. In dem unter den Frankfurter Künstlern ausgeschriebenen Wettbewerb für Entwürfe zu Wandmalereien in städtischen Schulen wurden mit Preisen ausgezeichnet die Arbeiten der Maler Prof. Nebel, Jacob Happ, Max Harrach, Robert Forell, Adolf Specht, Josef Correggio, Th. Braun, Hans Ranninger, Fritz Wucherer und Hermann Treuner. —

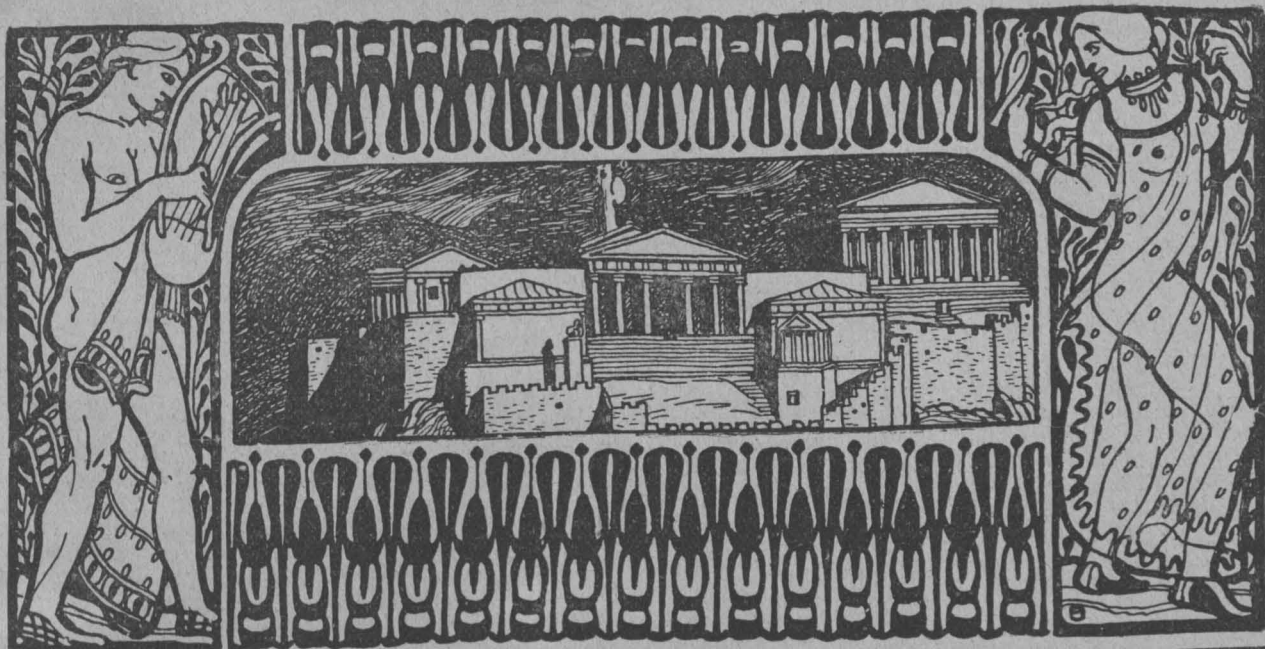
Im Wettbewerb ev. Kirche mit Pfarr- und Gemeindehaus Ickern bei Dortmund, beschränkt auf Architekten Rheinlands und Westfalens (vgl. S. 238, 288 und 328), sind nicht weniger als 114 Entwürfe eingegangen. Es erhielten: den I. Pr. die Arch. D. und K. Schulze in Dortmund, den II. Pr. Arch. A. J. Köster in Essen-Ruhr und den III. Pr. wieder die Verfasser des auch mit dem I. Pr. gekrönten Entwurfes. Zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe der Arch. Stein und Köster in Essen-Ruhr, Dipl.-Ing. Fischer in Dülmen und Schluckebier und Langensiepen in Hagen. —

Inhalt: Neues Krankenhaus in Traunstein. — Der Schutz der Kunstdenkmäler in den Kriegsgebieten. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



B RUNNEN BEIM EINGANG DER MO-
 SCHEE NURI-OSMANIJE IN KON-
 STANTINOPEL. * * * * *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * * 50. JAHRGANG 1916. * NO. 83. *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. N^o 83. BERLIN, DEN 14. OKTOBER 1916.

Förderung des Kleinwohnungsbaues nach dem Krieg.



Lassen heute schon die Forderung nach möglichst weitgehender Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses der weniger Bemittelten in den Vordergrund treten, um einer Wohnungsnot zu begegnen und den weniger Bemittelten, auch Kriegsbeschädigten und Kranken, den Genuß möglichst einwandfreier Wohnungen zu ermöglichen.

in bemerkenswerter Erlaß des großh. badischen Ministeriums des Inneren in Karlsruhe an die großh. Bezirksämter in Baden verdient hier unter dem Ausdruck des vollen Beifalles für die unbefangene Würdigung der Verhältnisse wieder gegeben zu werden. Der Erlaß lautet in der Hauptsache:

Nun wird aber die Wiederaufnahme der Bautätigkeit nach dem Krieg dadurch erschwert werden, daß der Krieg die Baustoffpreise und Löhne wesentlich erhöht hat und die dadurch bewirkte Steigerung der Baukosten auch nach dem Krieg zum mindesten teilweise weiter bestehen wird. Hierdurch und durch die Erhöhung des Hypothekenzinsfußes wird eine Steigerung der Wohnungskosten bewirkt, die auf der minder bemittelten Bevölkerung bei der allgemeinen Verteuerung der Lebenshaltung doppelt schwerlasten muß. Unter diesen Umständen darf nichts unterlassen werden, was die Herstellung neuer Kleinwohnungsbauten zu verbilligen vermöchte. Den staatlichen und städtischen Verwaltungsbehörden bieten sich hierfür drei Wege:

1. Vermeidung aller unnötigen Ausgaben bei der Gelände-Erschließung;
2. Beseitigung der baupolizeilichen Bestimmun-

Zum Regierungs-Jubiläum des Königs Wilhelm II. von Württemberg.

In den ersten Oktobertagen dieses Jahres ging freudige Feststimmung durch die schwäbischen Lande. Fünf Lustren waren verflossen, seit am 6. Oktober 1891 König Wilhelm II. von Württemberg den Thron bestiegen hatte. Von seiner glücklichen und fruchtbaren Regierungszeit bis zur Stunde gelten die Worte, die Ludwig Uhland einst in einem Prolog zu seinem Drama „Ernst, Herzog von Schwaben“ fand:

„Da drängen die, so grollend ferne standen,
Sich fröhlich wieder in der Bürger Reih'n,
Da wirkt jeder Geist und jede Hand
Belebend, fördernd für des Ganzen Wohl,
Da glänzt der Thron, da lebt die Stadt, da grünt
Das Feld, da blicken Männer frei und stolz;
Des Fürsten und des Volkes Rechte sind,
Verwoben, wie sich Ulm' und Reb' umschlingen,
Und für des Heiligtums Verteidigung
Steht jeder freudig ein mit Gut und Blut.“

Als König Wilhelm seinem Onkel Karl in der Regierung folgte, war er sich bewußt, der Fürst eines deutschen Mittelstaates zu sein, dessen politische Bedeutung und Wirksamkeit an die durch das Deutsche Reich gezogenen Grenzen gebunden ist. Gleichwohl wußte er sich innerhalb dieser Grenzen ein ergiebiges Feld zu fruchtbarer Tätigkeit zu schaffen, indem er Württemberg den deutschen Kulturmittelpunkten anreichte, aus deren blühender Tätigkeit das reiche Bild zur Entfaltung gelangte, das die

deutsche Kultur stets in ihren größten Zeiten dargeboten hat. Jeder Geist und jeder Stand wirkte unter ihm belebend und „fördernd für des Ganzen Wohl“. Sein stark entwickeltes Nationalgefühl ließ ihn in befruchtender Gedankentätigkeit in die großen Zeiten deutscher Geschichte zurückblicken und aus dem Rückblick die nachdrückliche Betonung des Reichsgedankens bei sorgsamer Pflege der schwäbischen Sonderart gewinnen. Wenn wir nicht irren, war es der Oberbürgermeister Gauss in Stuttgart, zu dem er es einmal aussprach, daß der politischen Tätigkeit eines deutschen Einzelstaates enge Grenzen gesetzt seien, daß aber in einem Lande wie Württemberg auf dem Gebiete von Kunst und Wissenschaft ein dankbares Feld der Bearbeitung sich darbote, auf dem die vielerlei Interessen idealer Natur eine liebevolle und selbständige Pflege finden könnten. Und diese Pflege stellte er zugleich in den Dienst des Reichsgedankens. So wurde er 1903 der Anreger zur Einführung einer deutschen Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft; so lieb er dem Bismarck'schen Gedanken der Reichseisenbahnen stets bereiten Ausdruck. Er war es aber auch, der des Schwaben Schiller Geburtstag stets feierte, der Schiller-Archiv und Schiller-Museum in Marbach mit wertvollen Beiträgen bereicherte und nie müde wurde, die Bedeutung des Dichterfürsten für die Festigung des nationalen Gedankens in Deutschland zu betonen. Die von Wilhelm II. geförderte Entwicklung des Verkehrswesens in Württemberg, die zugleich den Verkehr im Reich förderte, brachte dem Lande umfangreiche Bahnbauten, bei denen die Kunst des Ingenieurs wie die des Architekten

gen, die den Kleinwohnungsbau unnötig belasten;
3. Sachverständige Beratung der Baulustigen.

1. Die Voraussetzung eines gesunden und wirtschaftlichen Hausbaues ist ein zweckmäßiger Bebauungsplan; er ermöglicht, im Großen zu sparen. Alle, die bei der Aufstellung des Planes mitwirken, sollten sich stets gegenwärtig halten, daß jede unnötige Verteuerung der Gelände-Aufschließung entweder als Umlagen von den Steuerzahlern oder als Anliegerbeiträge von den Hausbesitzern aufgebracht werden muß und dann eine dauernde Belastung der Bevölkerung bildet, die in der kommenden Zeit unter allen Umständen vermieden werden sollte.

Was die Hausgrundform im Kleinen, das stellt der Bebauungsplan im Großen dar. Der Bebauungsplan für Gegenden, in denen sich der Kleinwohnungsbau entwickeln soll, muß anders gestaltet sein, als der für Gegenden, in denen Fabrik-, Geschäfts- oder Miethäuser entstehen sollen; Straßenführung, Straßenbreite und Straßenbau, Baublockanlage, Blockgröße und Grundstücksform müssen dem Endzweck entsprechen.

Im Allgemeinen werden zu viele und zu breite Straßen angelegt und hierdurch die Aufschließungskosten unnötig vermehrt. Nur solche Straßen haben eine Berechtigung, die ein nachweisliches Verkehrsbedürfnis befriedigen oder die Aufschließung eines Geländes ermöglichen, dessen Größe in einem angemessenen Verhältnis zu den Straßenkosten steht.

Die Straßenbreite hat sich nach dem zu erwartenden Verkehr zu richten. Die Stärke des künftigen Verkehrs wird häufig überschätzt und infolgedessen werden die Straßen oft unnötig breit und fest ange-

legt; in einem Kleinhausgebiet alle Straßen als Verkehrsstraßen anzulegen, ist eine unnötige und unwirtschaftliche Maßnahme, denn Verkehrsstraßen bedürfen einer größeren Breite und einer besseren Befestigung als Wohnstraßen; darum trete daselbst eine Trennung nach Wohn- und Verkehrsstraßen ein.

In einem Kleinhausgebiet wird für untergeordnete Wohnstraßen oft ein chaussierter Fahrdamm von 5 bis 5,5 m ohne Fußwege genügen. In anderen Wohnstraßen mag neben dieser Fahrbahn ein einseitiger oder doppelter Fußsteig von je 1,3 bis 1,8 m Breite vorgesehen werden. Die Anlage von Gärten oder einfachen grünen Rasenstreifen von 3 bis 5 m Tiefe vor den Häusern sichert selbst bei geringer Straßenbreite den Häusern einen gegenseitigen Abstand, welcher den Wohnräumen Licht und Luft in ausreichendem Maße zuführt. Die Anlage von Gärten vor den Häusern belebt auch das Gesamtbild, gibt für die Zukunft bei eintretender Notwendigkeit die Möglichkeit einer Straßen-Verbreiterung und erschwert das Eindringen von Straßenaufschüttungen in die Häuser. In den Fällen, in denen fürs erste ein nur geringer Verkehr zu erwarten ist, empfiehlt es sich, die Straße nur in der zunächst erforderlichen Breite anzulegen und sich von den Anliegern das Recht einräumen zu lassen, das für die Verbreiterung der Straße erforderliche Gelände später zu den gleichen Bedingungen wie für das zunächst übernommene Straßengelände in Anspruch zu nehmen.

Die Straßenbefestigung und Straßenentwässerung können im Kleinhausgebiet einfacher sein, als in

im gleichen Maße beteiligt waren. Die Anlagen werden gekrönt durch die großen Bahnneubauten in Stuttgart, in denen Eisenbahntechnik wie Baukunst Triumphe feiern. Im Jahre 1910 wurde eine neue Landesbauordnung erlassen, die zwar in ihren Grundzügen, wie auch in Einzelheiten manchen Widerspruch fand, die aber doch Bauberechtigung und Bauvorschriften, Bestimmungen für Bebauungspläne für Städte und Ortschaften, Bestimmungen für die Einzelheiten der Bauten usw. festlegte und damit vielen Willkürlichkeiten ein Ende bereitete. Dem großen Sinn, in dem das Verkehrswesen geregelt und erweitert wurde, schließt sich das große Werk der Landeswasserversorgung an, ein Werk, das bei der Entstehung des Gedankens nur für Stuttgart geplant war, das aber durch die Beteiligung zahlreicher anderer Gemeinden, zu denen schließlich der Staat Württemberg selbst trat, zu einer Sache des Landes geworden war.

Das regste Leben herrscht auf allen Gebieten der Kunst. Die alten Denkmäler finden durch eine vortreffliche Organisation die sorgfältigste Pflege. Das Bild der schwäbischen Heimat, wie Natur und Kunst es geschaffen, erfährt durch zahlreiche Einrichtungen eine eifersüchtige Bewachung. Die Stuttgarter Hofbühne ist vielleicht die liberalste aller deutschen Hoftheater. Ihr schenkte der König durch Max Littmann zwei Stätten, die vorbildliche Bauten für das deutsche Theater sind. Im neuen Empfangs-Gebäude für den Stuttgarter Hauptbahnhof ist Paul Bonatz ein Werk im Begriff zu schaffen, das in der schwäbischen Baugeschichte der Gegenwart ebenso seinen Rang behaupten wird, wie etwa der Königsbau. Im Inneren des alten Stuttgart haben während der Regierungszeit Wilhelms II. Umwälzungen stattgefunden, an denen Wohlfahrt und Kunst in gleicher Weise beteiligt sind. Auf dem Schloßplatz in Stuttgart ist anstelle des abgebrannten Theaters durch Theodor Fischer ein neues Kunstaustellungsgebäude entstanden, das sich zwar in die Harmonie des Schloßplatzes nicht recht eingliedern will, das aber mit seiner König-Wilhelm-Halle allezeit Zeugnis ablegen wird von dem kunstfreundlichen königlichen Bauherrn, der ihm ein eifriger Förderer war. Auf der Höhe bei Marbach am Neckar erhebt sich seit dem 100. Todestag Schillers das Schiller-Museum von Eisenlohr & Weigle, das die Erkenntnis von dem hohen Wert des idealen Besitzes des deutschen Dichterfürsten laut verkündet. Das Kunstgewerbe fand seine Stätte in dem stolzen Bau des Landesgewerbe-Museums, den Neckelmann an leider versteckter Stelle schuf. 1896 konnte der König das Bauwerk seiner Bestimmung übergeben. Der alten Kunstgewerbeschule wurden 1902 die Lehr- und Versuchswerkstätten angegliedert; die Anstalt selbst wurde erweitert und durch neue Lehrkräfte reich bedacht. Sie hat in der Höhe beim Weißenhof in Stuttgart einen mit

allen Errungenschaften der Gegenwart ausgestatteten Neubau erhalten, an den sich bald auch neue Bauten für die Akademie der bildenden Künste angliedern werden. Malerei und Bildhauerei wurden neu belebt; König Wilhelm verstand es, das Kunstleben Württembergs mit neuem Geist zu erfüllen und durch sorgfältig erwogene Berufungen ihm die Eigenart eines unabhängigen Kunstgebietes zu verleihen. Sowohl der 1905 gegründete „Verein Württembergischer Kunstfreunde“ wie der 1906 entstandene „Galerie-Verein“ in Stuttgart zählen das Königspaar zu ihren eifrigsten Förderern. Um dem künstlerischen Nachwuchs mehr und geeignetere Arbeitsstätten zu verschaffen, stellte König Wilhelm Gelände des Krongutes zur Verfügung. So ist auf allen Gebieten des geistigen und des Wirtschaftslebens regstes Leben und flutende Bewegung. Was Uhland Ludwig den Bayern zu den Abgeordneten der Städte sagen ließ, gilt heute in vermehrter Bedeutung:

„Was niedrig stand, erwächst und strebet auf.
Auch unsre Städte, Fronerhütten einst,
Sie dehnen sich, und weiter stets und weiter
Zieht sich der Mauern und der Türme Kreis.
Dort schafft der Fleiß, dort rührt sich das Gewerbe,
Dort lebt der Handel, dort erblüht die Kunst,
Dort gründet sich, was tüchtig ist und frommt.
Von ihren Thoren strömt das Leben aus,
Auf tausend Straßen dringt es durch das Land,
Von Schiffen und von Flößen wogt der Strom,
Und Bahn getreten wird durch das Gebirg . . .“

Was hier aus den Gebieten der Baukunst im weitesten Umfang, aus denen der übrigen bildenden Künste, wie aus denen der technischen Wissenschaften erwähnt wurde, will nicht entfernt die Tätigkeit erschöpfen, die unter Wilhelm II. in Schwaben in 25jährigem rastlosen Schaffen entwickelt wurde. Aber auch schon das Angedeutete läßt erkennen, daß es dem königlichen Kunstfreund und Beschützer der Wissenschaft in seiner gesegneten Regierung in der Tat gelungen ist, aus Württemberg ein Kulturzentrum zu schaffen, in dem ideale Interessen aller Art liebevolle Pflege und sorgsame Förderung in gleicher Weise gefunden haben, wie alle Einrichtungen der menschlichen Wohlfahrt. Die tausendfältigen Zeichen der Verehrung, die dem königlichen Paar in dieser ersten Zeit von allen Seiten entgegen gebracht wurden, waren aufrichtig und echt. Denn

„ . . . mitten in der wildverwornen Zeit
Ersteht ein Fürst, vom eignen Geist bewegt,
Und reicht hochherzig seinem Volk die Hand
Zum freien Bund der Ordnung und des Rechts.
In ihre Tafeln grab' es die Geschichte!
Heil diesem König, diesem Volke Heil!“ —

(Uhland, Prolog zu „Ernst, Herzog von Schwaben“.)

dem verkehrsreichen Inneren und bei den vielbefahrenen Straßen einer Stadt. Jede unnötig teure Befestigung von Fahrwegen ist zu vermeiden. Manch-

steinen an den Gehwegen ist nicht immer Erfordernis; an deren Stelle können auch hochkant gestellte Pflastersteine treten.



Neues Krankenhaus in Traunstein. Architekt: Carl Jäger in München. Eingangshalle mit Treppe.

mal genügt für die Fußwege schon eine Sand- oder Kiesschüttung. Die Anlage von behauenen Rand-

Eine doppelte Licht- und Wasserleitung wird nicht immer ein Bedürfnis sein, weil das etwa notwendig

werdende Freilegen der Rohrleitungen bei einfacher Befestigung des Straßendamms mit großen Schwierigkeiten nicht verknüpft ist; deren Einlegen in den Gehweg würde ermöglichen, auch bei Vornahme von Ausbesserungen an diesen den Verkehr auf der Fahrstraße aufrecht zu erhalten.

In weiträumig gebauten Ortsteilen wird zu prüfen sein, ob die Regenwasser-Beseitigung nicht in oberirdischen gepflasterten Rinnen — nach dem sogenannten Trennsystem —, vorausgesetzt, daß die Rinnen ein genügendes Gefälle haben, stattfinden und ob nicht auf die Schwemmkanalisation verzichtet werden kann. Wenn es nach Lage der Verhältnisse gesundheitlich nicht zu beanstanden ist, könnte den Besitzern großer Nutzgärten gestattet werden, die Abfallstoffe in Gruben oder Tonnen zu sammeln und sie im Feld- und Gartenbau zu verwenden. Außer Gruben und Tonnen haben sich in weiträumig gebauten Gartensiedelungen auch Torfstreu- und Erdstreu-Aborte bewährt.

In den Städten, in denen die Schwemmkanalisation durchgeführt ist, sollte die Anlage weiträumig gebauter Kleinhausviertel nicht dadurch erschwert werden, daß in ihnen die gleichen teureren Kanalkosten-Beiträge erhoben werden, wie in der dicht gebauten Innenstadt, in der die Kosten infolge der größeren Rohrquerschnitte teurer kommen, und sich auch auf viel mehr Wohnungen und Geschäftsräume verteilen. Die §§ 22 Absatz 6 und 23 Absatz 7 O. St. G. bieten die Möglichkeit, bei der Umlegung der Straßen-Herstellungs- und Kanalkosten den auf die Kleinhausbesitzer entfallenden Anteil nachzulassen oder zu mindern.

Eine weitere wichtige Frage, die mit der Aufstellung des Ortsbauplanes im Ganzen oder für einzelne Kleinwohnungsviertel zusammenhängt, betrifft die Aufteilung des Geländes in Straßen und Bauflächen, die Breite und Tiefe der Baugrundstücke, die Art der Bebauung, sei es durch Reihenhäuser, Gruppenbau oder Einzelhäuser, durch Ein- oder Mehrfamilienhäuser. Wird bei der Bemessung der Straßenbreite, bei der Straßebefestigung und Entwässerung über das unbedingt Erforderliche nicht hinausgegangen, so wird es in vielen Fällen möglich sein, die Kosten der Geländeaufschließung niedrig zu halten. Die Minderausgabe kommt den Besitzern der angrenzenden Grundstücke und den Mietern zugut.

Wenig breite aber tiefe Grundstücke sind für den Bauherrn wirtschaftlicher als breite und wenig tiefe, da auch bei diesen der Anteil an den Straßenkosten samt den damit verbundenen Nebenauslagen ein möglichst geringer wird. Das Reihen- oder Gruppenhaus mit schmaler Straßenseite und mit 4—5 m beginnend, bietet dem frei stehenden Hause gegenüber den Vorteile besserer und leichter Erwärmung im Winter, leichter Kühllhaltung im Sommer und geringerer Herstellungskosten; auf Brandmauern kann in solchem Fall im Sinne des § 56 Absatz 3 (d) der L. B. O. teilweise ganz verzichtet werden; die Dachform wird die denkbar einfachste und die Kosten für die bauliche Unterhaltung für die Zukunft werden mäßige.

II. Die Verbilligung des Kleinhausbaues bezweckt die Landesbauordnung vom 1. Sept. 1907 in der Fassung der Novelle vom 13. Jan. 1913 insofern, als sie eine Anzahl erleichternder Bestimmungen enthält, welche allen jenen Bauten zugute kommen sollen, die nach ihrer Bestimmung und Größe als Kleinhausbauten zu bezeichnen sind; in der Hauptsache sind hier anzuführen die Bestimmungen über Grundmauertiefe, Herstellung des Kellerbodens, Breite der Treppen, die Zimmerhöhe, Herstellungsart der Speichertreppen, Anlage von Schneefängen, Hochführen von Brandmauern, Einfriedigung von Gärten u. dergl. m. Es ist nicht ausgeschlossen, daß Bausuchen dieser Art gegenüber noch weiteres Entgegenkommen geübt werden kann, insbesondere, wenn es sich um gemeinnützige, nicht auf Gewinn gerichtete Unternehmungen handelt. Auch die Ver-

ordnung des Ministeriums des Inneren vom 19. Dez. 1910 die Erhebung von Baugebühren betr. (Gesetzes- und Verordnungsblatt S. 800) gestattet eine Ermäßigung der Gebühren für Kleinwohnungsbauten.

Die Absicht dieser Verordnungen, den Kleinwohnungsbau zu fördern, wird indessen nur dann zur vollen Wirksamkeit gelangen, wenn auch die örtlichen Bauordnungen und ortspolizeilichen Vorschriften von demselben Geist getragen werden und wenn alte, den Anforderungen und Bedürfnissen der Gegenwart nicht mehr entsprechende Bestimmungen umgearbeitet oder ergänzt werden. Vielfach bestehen noch Bauordnungen aus früherer Zeit, die in dieser Richtung keineswegs mehr zeitgemäß sind, auch solche, welche in ihren Bestimmungen einen ins Gewicht fallenden Unterschied zwischen den in der Stadt eingebauten vielstöckigen Häusern und den in freier Gegend geplanten Ein- oder Zweifamilienhäusern, also dem Flachbau, nicht machen. Grundsätzlich sollte angestrebt werden, daß die Erleichterungen, welche die L. B. O. dem Kleinhausbau gewährt, dem ganzen Land zugute kommen. Die Gemeinden und Verwaltungsbehörden sollten daher dafür sorgen, daß Bestimmungen der örtlichen Bauordnungen und ortspolizeiliche Vorschriften, welche der Durchführung dieser Absicht entgegen stehen, beseitigt oder abgeändert werden.

III. Sollen die Baukosten des Kleinhauses möglichst geringe werden, so muß aber auch dessen Form in Grundriß und Aufbau einwandfrei und der Plan von einem verständigen Baumeister aufgestellt sein, der die Lebensgewohnheiten der künftigen Bewohner genau kennt, den durch die Verhältnisse gegebenen Raum in weitestgehendem Maße auszunutzen weiß, große Kenntnisse in den Baustoffen und deren Verwendung besitzt, und der vor Ausführung jeder technischen Einzelheit eingehend prüft, ob und inwieweit solche nicht auch einfacher, billiger und ebenso zweckmäßig durchgeführt werden kann. Das setzt große Erfahrung voraus, die nicht jedem Bauunternehmer oder Baumeister auf dem Lande eigen ist. Der „Badische Landeswohnungsverein“, der „Badische Architekten- und Ingenieur-Verein“ und die „Badische Landwirtschaftskammer“, sofern deren Gebiet bei dem Bauvorhaben berührt wird, haben, um dem Bedürfnis entgegen zu kommen, Bauberalungsstellen geschaffen, welche bereit sind, Auskunft im Einzelfall zu geben; auch der bautechnische Referent des Ministeriums des Inneren und der Landeswohnungs-Inspektor werden gegebenenfalls sachdienlichen Rat erteilen.

IV. Wenn hier die Förderung des Kleinwohnungsbaues in Form des niederen Flachbaues in den Vordergrund gestellt wurde, so soll damit nicht gesagt sein, daß in Einzelfällen nach Lage der Verhältnisse nicht auch das mehrstöckige Miethaus Berechtigung hat und Berücksichtigung verdient. Es ist wohl möglich, daß auch für Neubauten solcher Art im Einzelfall künftig Erleichterungen durch das Bezirksamt im Rahmen seiner Zuständigkeit oder gegebenenfalls durch das Ministerium des Inneren und insbesondere dann gewährt werden, wenn mit der Errichtung der Gebäude ein sozial und wirtschaftlich guter Endzweck erstrebt wird.

Die Bezirksämter werden den vorgenannten Fragen in den nächsten Jahren ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden und überall da, wo die Abänderung bestehender Bauordnungen und ortspolizeilicher Vorschriften notwendig oder wünschenswert erscheint, entsprechend auf die Gemeinden einwirken.“ —

Inhalt: Förderung des Kleinwohnungsbaues nach dem Krieg. — Zum Regierungs-Jubiläum des Königs Wilhelm II. von Württemberg. — Abbildungen: Neues Krankenhaus in Traunstein. — Vereinsmitteilungen.

Bildbeilage: Brunnen beim Eingang der Moschee Nuri-Osmanije in Konstantinopel.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

Versammlungen und Berichte.

Kölner Bezirksverein Deutscher Ingenieure. Versammlung am 9. Febr. 1916. Vors.: Hr. Dr. Karau.

Es spricht Hr. Dr. Hennig aus Berlin über „Die Bedeutung des Suezkanales und der Bagdadbahn für den Weltkrieg.“ „Wo wären wir ohne die?“ — so lautete die ebenso knappe wie vielsagende Antwort, die Talaat Bei, der Leiter der türkischen Auslands politik, am 18. Aug. 1915 einem deutschen Zeitungs-Korrespondenten auf seine Frage gab, welche Dienste die deutsche Bagdadbahn den Türken im großen Weltkrieg geleistet habe. Die Antwort war von geradezu symbolischer Bedeutung und verdient, daß man sich eingehend mit ihr beschäftigt.

Seitdem am 29. Okt. 1914 die Türkei in den Weltkrieg eingriff, sind die beiden Haupttunnel der Bagdadbahn im Taurus und im Amanus-Gebirge durchschlagen und überdies ist die Hauptbrücke der Bahn bei Djerablus am Euphrat dem Verkehr übergeben worden — von der Eröffnung mehrerer neuer Teilstrecken im Lauf des Kriegsjahres ganz abgesehen. Die Fertigstellung des 1826 m langen Bilemedik-Tunnels im Cilicischen Taurus im Dezember 1914 und des volle 5 km langen Bagtsche-Tunnels im Amanus-Gebirge am 16. Juni 1915 sind zweifellos durch den Kriegszustand nicht unwesentlich beschleunigt worden, denn an der möglichst raschen Fertigstellung der beiden sehr schwierigen Gebirgsstrecken der Bahn in ihrem kleinasiatischen Teil wurde seit Kriegsausbruch lieberhafter denn je gearbeitet, weil den Türken naturgemäß sehr viel daran liegt, die beiden einzigen, nur je wenige Dutzend Kilometer umfassenden Lücken, die der sonst ununterbrochen vom Bosphorus bis nahe an die ägyptische Grenze verlaufende Schienenstrang noch aufweist, jetzt im Krieg so rasch und so ausgiebig wie möglich zu verkleinern, wenn nicht gar auszufüllen. Daß das noch während des Krieges im Taurus-Gebirge gelingt, ist nicht wahrscheinlich, denn die durch

das dortige schwierige Gelände bedingte Lücke wird auch bei angestrengtester Arbeit erst in 1—2 Jahren ausgefüllt werden können. Die Bahnücke im Amanus hingegen, ist vorübergehend im Februar 1916 ausgefüllt worden, die Bahn übers Gebirge ist zunächst als Kleinbahn dem Verkehr übergeben und soll im Herbst 1916 als Vollbahn eröffnet werden. Schon mit der Kleinbahnstrecke ist natürlich der Erleichterung des Nachschubes für die gegen Ägypten bestimmte Expeditionsarmee ein großer Dienst erwiesen. Die Bahnücken in den beiden Gebirgen erschweren die raschen Truppenverschiebungen erheblich. Immerhin muß rückhaltlos anerkannt werden, daß ohne die von den Deutschen gebauten Bahnen die militärische Verteidigungs- und Angriffsfähigkeit der Türken unvergleichlich viel schwächer gewesen wäre und daß daher die deutschen Ingenieurwerke der Türkei im Weltkrieg unschätzbare Dienste geleistet haben, obwohl sie erst als Torso vorhanden sind. Man lernt jetzt ermessen, was für einen ungeheuren strategischen Wert die fertige Bagdad-Bahn und ein fertiger Ausbau des gesamten syrisch-arabischen Bahnnetzes der Türkei haben werden. Die Bagdad-Bahn aber, wie auch die Hedschas- (Mekka-) Bahn mit ihren militärisch bedeutsamsten Zweiglinien, könnten längst im vollen Umfang vorhanden sein, wenn es nicht diejenigen Großmächte, die jetzt der Türkei als Feind gegenüber stehen und die ihre Zerstückelung anstreben, durch diplomatischen Druck vereitelt hätten!

Schon um 1830 wurde der Plan einer Bahn vom Mittelmeer zum Persischen Golf erstmalig empfohlen und zwar von englischer Seite. In der Folge wurde die Idee zu wiederholten Malen aufgenommen, in mannigfachen Abänderungen, zumeist von Engländern, aber frühzeitig auch schon von deutscher Seite.

Lange bezeugte die türkische Regierung wenig Interesse für den Plan. Erst unter Abdul Hamid wandte sie ihm ihre Aufmerksamkeit zu und zwar im Wesentlichen nur wegen der hervorragenden strategischen Bedeutung der Linie. Nachdem seit den achtziger Jahren der Plan immer häufiger aufgetaucht war, wobei abwechselnd eine „Nordlinie“ (Angora-Siwas-Kaisarie) und eine „Südlinie“ (Konia-Adana-Aleppo-Mossul) erörtert wurden, trug die letzte Führung den Sieg davon.

Zunächst wurden die sogenannten anatolischen Eisenbahnen geschaffen und zwar auf Grund eines Vertrages vom 4. Okt. 1888 mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, an der bereits deutsches Kapital (Deutsche Bank) stark beteiligt war. Vom Ausgangspunkt in Haidar Pascha gegenüber Konstantinopel konnte eine fortlaufende Bahn bis Konia (Ikonium) 1896 in Betrieb genommen werden.

Nun war erst der Boden geebnet für die Möglichkeit einer am Bosphorus beginnenden und daher auch strategisch überaus wichtigen Bagdadbahn. Der tatkräftige Befürworter der „deutschen Bagdadbahn“, der 1901 verstorbene Direktor der Deutschen Bank Georg von Siemens, schloß am 23. Dez. 1899 den Vertrag mit der Türkischen Regierung ab, der der „Deutschen Bank“ oder vielmehr einer von ihr zu gründenden Gesellschaft den Bau einer in Normalspur anzulegenden Bahn bis an den Persischen Golf gewährleistete. Die Anatolische Eisenbahngesellschaft übernahm die Aufgabe, binnen 8 Jahren die Bahn bis zum Persischen Golf zu bauen. Die Erfüllung dieser Zusage stieß jedoch auf zahlreiche ungeahnte Schwierigkeiten.

Ein sehr schwieriges Kapitel war die finanzielle Seite der Frage. Die türkische Regierung verpflichtete sich zu Kilometergeld-Zuschüssen und wies die Gelder für den Bau der ersten 200 km sogleich an. In der Folge aber wurde ihr redlicher Wille, weitere Mittel verfügbar zu machen, viele Jahre hindurch stets aufs neue durch feindselige englische Machenschaften vereitelt. So wurde z. B. die von Deutschland seit Jahren erstrebte Erhöhung der türkischen Zölle 1906 nach langen Bemühungen endlich erreicht, aber die Erhöhung um 3% kam nicht, wie man erwartet und gewünscht hatte, den Kilometergarantien für die Bagdadbahn zugut, die Türkei mußte sich vielmehr auf Verlangen Englands ausdrücklich verpflichten, die durch die Zollerhöhung bedingten Mehreinnahmen nicht für die Durchführung der Bagdadbahn-Unternehmens zu verwenden, sondern sie in vollem Umfang für die Durchführung der „mazedonischen Reformen“ zu verbrauchen; nur unter dieser Bedingung gab die englische Regierung ihre Einwilligung. Aus Freundschaft für die Türkei und um ihre Loyalität zu erweisen, stimmte die deutsche Regierung dieser Bedingung zu. Auch sonst stieß die Beschaffung des für die Garantie benötigten Geldes immer wieder auf politische Schwierigkeiten, die sich stets drohender emportürmten, und auf einen bis zu offenem Haß verzerrten Widerstand Englands, sodaß Jahre hindurch der Weiterbau der Bahn auf's schwerste gefährdet schien und die Gegner des deutschen Unter-

nehmens schon höhnten, über Bulgurlu hinaus werde die Bahn niemals gedeihen.

Angesichts derartiger Schwierigkeiten, die von offen zur Schau getragener englischer Feindschaft gegen die deutsche Bahn mit wahren Behagen stets aufs neue bereitet wurden, konnte die Bagdadbahn jahrelang nur sehr wenig über den ehemaligen Endpunkt der anatolischen Bahnen, Konia, hinaus gedeihen. Die Strecke Konia-Bulgurlu (200 km) wurde am 25. Okt. 1904 eröffnet.

Wie es die türkische Regierung schließlich doch möglich machte, trotz Englands und Rußlands eifersüchtiger Wachsamkeit neue erhebliche Zuschüsse zur Durchführung des Weiterbaues zur Verfügung zu stellen, das zu erörtern ist hier nicht der Ort. Genug, am 2. Juni 1908 konnte ein neuer Vertrag unterzeichnet werden, der die Verlängerung der Bahn bis ins nördliche Mesopotamien sicherstellte, und im Frühjahr 1909 begannen die Bauarbeiten nach fast fünfjähriger Unterbrechung aufs neue und wurden seither bis heute ununterbrochen fortgeführt, nachdem ein Vertrag vom 21. März 1911 den Bau bis Bagdad selbst sichergestellt hatte.

Von der gesamten Bagdadbahn sind zur Zeit, Anfang 1916, 1141 km im Betrieb, während die gesamte Hauptstrecke von Konia bis Basra dereinst 2290 km Länge aufweisen soll und das ganze deutsche Bahnnetz zwischen Konia und dem Persischen Golf einschließlich der vorläufig geplanten oder vorhandenen elf Zweiglinien 3205 km.

Bis ins Frühjahr 1911 hinein war die Frage hart umstritten, ob die Hauptlinie der Bahn den künftigen Haupthafen der Bahn Alexandrette unmittelbar berühren und demgemäß an der Küste des Golfs von Alexandrette entlang geführt werden sollte, oder ob man sich für die technisch schwierigere, kostspieligere und wirtschaftlich unvorteilhaftere, aber militärisch gesichertere Führung durchs Hinterland und durchs Amanus-Gebirge entscheiden sollte. Die wirtschaftlich interessierten Kreise, auch die Deutsche Bank, wünschten die Küstenführung, aber es mußte Verdacht erregen, daß diese mit allem Nachdruck auch von der britischen Diplomatie in Konstantinopel befürwortet wurde, obwohl diese die Sache eigentlich gar nichts anging. Man ahnte demgemäß richtig, daß England, dessen auf eine Aufteilung der Türkei gerichtete Wünsche schon damals klar genug zu erkennen waren, ein politisches Interesse daran habe, daß die Bahn an die Küste herantrete, und eine kurze Ueberlegung mußte einsehen lassen, daß Englands Hintergedanke war, die Bahn in den Bereich seiner Schiffsgeschütze zu bringen, um jede Verwendung der Linie gegen englische Interessen, zumal in militärischer Hinsicht, zuverlässig zu vereiteln. Diese Einsicht veranlaßte die türkische Regierung, nun gerade ihre Entscheidung zugunsten der schwierigen Hinterlandführung zu treffen, an der auch seit 4 Jahren eifrig gebaut worden ist.

Noch augenfälliger trat die Hinterhältigkeit der englischen Bagdadbahn-Politik gegenüber der Türkei in dem englischen Bestreben hervor, die wirtschaftliche Mündung der Bahn in den Persischen Golf unter Aufsicht zu nehmen, ja, in bedingungslose Abhängigkeit vom Willen Londons zu bringen. Jahrelang hat das schwierige Problem des „Endpunktes der Bagdadbahn“ einen Angelpunkt der internationalen Politik gebildet.

Der unbedingt beste Hafen im nördlichen Teil des Persischen Golfes ist aber Kadhima im Gebiet des Sultans von Kueit. Nach Kueit sollte deshalb die Bagdadbahn schon von Anfang an ausmünden, und auch die deutsche Konzession für die Golfstrecke rechnete mit dem Endpunkt im Hafen von Kueit. Aber ein gewichtiges Bedenken erhob sich, an das ursprünglich kein Mensch gedacht und das sich erst mit dem Augenblick herausgestellt hat, da die Fertigstellung der Bagdadbahn in ganzem Umfang ein sicher zu erwartendes Ereignis war: England bestritt die Zugehörigkeit Kueits und damit auch des Hafens Kadhima zum türkischen Reich und hat die Anerkennung dieser Anschauung im Kueit-Vertrag von 1913 der von den Nöten des Balkankrieges heimgesuchten Türkei mit Gewalt abgepreßt.

Kurz vor Ausbruch des Krieges schien es, als ob der deutsch-englische Gegensatz, nicht nur in Bezug auf die Frage der Bagdadbahn, sondern im Hinblick auf alle überseeischen Reibungsflächen, ausgeglichen werden könnte. Freundschaftliche Verhandlungen zwischen den beiden Ländern führten am 14. Juli 1914, also knapp 3 Wochen vor Kriegsausbruch, zur Unterzeichnung eines Abkommens, das nicht nur die beiderseitigen Interessen in Afrika in durchaus befriedigender und ehrenvoller Weise regelte, sondern das den Deutschen auch das fast unerwartet weitgehende Zugeständnis machte, daß sie die Bahn Bagdad-Basra als deutsches Unternehmen bauen und den Ausbau des Hafens Basra übernehmen sollten,

wogegen England endgültig das alleinige Recht zum Bau der Linie Basra-Kueit erhielt. Der Krieg hat diesen Vertrag entwertet, und England wünschte nun gewaltsam die Aufsicht über die Bagdadbahn sich zu sichern. Am 21. November 1914 besetzten die Engländer Basra und sind bis heute, offenbar von der Absicht geleitet, aus dem kommenden Endpunkt der Bagdadbahn freiwillig nie wieder herauszugehen, darin geblieben. Ja, sie stießen sogar noch weiter nordwestlich vor und strebten das Ziel an, sich ganz Mesopotamiens und Bagdads selbst zu bemächtigen, doch hat die türkische Tapferkeit ihnen im November 1915 bei Ktesiphon am Tigris Halt geboten und sie bis Kut-el-Amara zurückgeworfen, wo seit Anfang Dez. 1915 rund 10000 Engländer von den Türken umzingelt und belagert sind. Basra freilich bleibt nach wie vor in englischem Besitz.

Im jetzigen Krieg der Türkei gegen England haben unter den oben genannten Strecken der Bagdadbahn vor allem die westlichen ihre Bedeutung. Der von Konja bis Muslimije reichende (unterbrochene) Hauptstrang nebst der Zweiglinie Muslimije-Aleppo stellt zugleich den hochbedeutsamen Mittelteil der vom Bosphorus bis in die Nähe der ägyptischen Grenze reichenden türkischen Aufmarschlinie dar. Die Bagdadbahn hat also abermals schon lange vor ihrer Vollendung treffliche Gelegenheiten gefunden, ihren militärischen Wert zu bekunden.

Die militärischen Grundsätze, die für die Wahl der Linienführung der Bagdadbahn in nicht wenigen Punkten ausschlaggebend waren, haben sich in den letzten Kriegsmontaten als kluge, weitschauende Vorsichtsmaßregeln aufs trefflichste bewährt. Zumeist gilt das von der eigentümlichen Führung der Bahn in der äußersten Südostecke Kleinasiens, in der Nähe des Golfs von Alexandrette oder Iskenderun, von deren Bedeutung und Ursache schon oben die Rede war.

Wie weise die getroffene Wahl der Bahnführung durchs gebirgige Hinterland gewesen ist, das haben die letzten Monate hinreichend klar erwiesen. Die Engländer und Franzosen, deren Kriegsschiffe oft genug im Golf von Alexandrette erschienen, konnten der Hauptbahn und damit der türkischen Aufmarsch- und Nachschublinie nichts anhaben, während sie die Zweigbahn, die Alexandrette an den Hauptstrang anschließt (Alexandrette-Toprak Kale) und die im größten Teil ihres Verlaufes nahe der Golfküste hinzieht, ebenso wie Alexandrette selbst einem wiederholten, ausgiebigen Schiffsbombardement unterzogen haben, sodaß die Strecke zum größten Teil zerstört wurde. Nachdem schon in der Zeit zwischen dem 24. Nov. und 13. Dez. 1914 wiederholte Betriebsstörungen auf dieser Zweiglinie infolge großer Ueberschwemmungen vorgekommen waren, mußte der Bahnbetrieb wegen der feindlichen Zerstörungsarbeit am 20. Dez. vollständig eingestellt werden.

Ebenso wie der Torso der Bagdadbahn vermag auch die von Damaskus bis Medina laufende Mekka- oder Hedschasbahn, die gleichfalls unter deutscher Leitung gebaut wurde und unter deutscher Verwaltung steht, ihren strategischen Zweck gegenwärtig zu offenbaren. Der offizielle Grund, der seinerzeit für den Bau der Bahn gegeben wurde, war ja lediglich der religiöse Zweck: die leichtere Zugänglichkeit der heiligsten Stätten des Islam. In Wahrheit verfolgt offenbar die türkische Regierung wohl von Anfang an, wenn sie sich auch nie darüber geäußert hat, mit dem Bau der Hedschasbahn in weitaus erster Linie gleichfalls einen strategischen Zweck: die Bahn sollte ein Mittel sein, schneller Truppen in das von englischer Begehrlichkeit längst bedrohte Arabien und an die ägyptische Grenze werfen zu können.

In Damaskus beginnend, ist die Mekkabahn seit dem 1. Sept. 1908 bis Medina im Betrieb auf einer Strecke von 1288 km, doch weist sie im Norden Anschlußlinien ans Mittelmeer auf, Damaskus-Beirut und Derat-Haifa.

Die zunächst wenig wichtig scheinende Küstenzweibahn Derat-Haifa ist jetzt von besonderem Wert in militärischer Hinsicht, da von ihr in der Station Afule die Jerusalem-Seitenstrecke abzweigt, die erst kurz vor dem Kriegsausbruch in Angriff genommen war, die aber jetzt ungeahnt hohe strategische Wichtigkeit erlangt hat, weil von ihr in der Station Silly die Militärbahn zur Sinai-Halbinsel ausgeht, die dem türkischen Angriff auf den Suezkanal den nötigen Rückhalt zu verleihen berufen ist.

Die Folgen des Fehlens einer Bahnlinie zwischen der Mekkabahn und dem Suezkanal hat sich im gegenwärtigen Krieg für beide kriegführende Teile als eine arge Behinderung spürbar gemacht, am meisten aber für die Türken, deren Angriff auf Ägypten durch die Bahnlosigkeit der Sinaiwüste aufs äußerste erschwert wurde. Ohne eine solche Bahn ist ein erfolgreicher Angriff der Türken auf den befestigten und stark verteidigten Suezkanal ge-

radezu eine Unmöglichkeit. Die Türken haben sich daher veranlaßt gesehen, zur Regelung ihres Verpflegungs- und Munitions-Nachschubes und zur ausreichenden Trinkwasserversorgung eines starken Heeres in der wasserlosen Wüste, zunächst einmal mitten im Krieg eine für ihren militärischen Aufmarsch wichtige Bahn nach der Sinai-Halbinsel hinein und in der Richtung auf den Suezkanal zu bauen. Es reicht diese Bahn seit dem Herbst 1915 bis Bir es Saba nahe der ägyptischen Grenze, ihre Weiterführung ist militärisches Geheimnis.

Wieder sind es deutsche Ingenieure, die auch diese für den Kampf um Ägypten vielleicht ausschlaggebende Bahnlinie herstellen, denn der oberste Leiter des Baues ist Meißner Pascha, der hochverdiente Dresdener Ingenieur, der auch den Bau der Mekkabahn geleitet hat.

Die Bedeutung des Suezkanals für den Krieg liegt sowohl auf militärischem wie auf wirtschaftlichem Gebiet. Als geborener „Schützer des Völkerrechtes“ hat die englische Regierung das internationale Suezkanal-Abkommen vom 29. Okt. 1888 und die darin für alle Zukunft festgelegte, unbedingte Neutralisierung des Suezkanals bei Ausbruch des jetzigen Krieges umgestoßen und die Kanal-Gewässer als britisches Gebiet erklärt, deutsche und österreich-ungarische Schiffe dort aufgebracht und deren Besatzung und Passagiere gefangen gesetzt. Eine der grössten Verletzungen der internationalen Bestimmungen stellen auch die Anlage von Befestigungen und die Stationierung englischer Kriegsschiffe dar. Die bisherigen militärischen Operationen der Türken gegen Ägypten dürfen nur unter dem Gesichtswinkel von vorbereitenden Handlungen betrachtet werden, da der Aufmarsch großer Heeres-Massen durch die Wüste der Sinai-Halbinsel ohne weiteres, vor allem in der heißen Jahreszeit, nicht möglich ist. Es müssen noch weitere Vorbereitungen getroffen werden, damit der Nachschub an Verpflegung, Trinkwasser, Munition und Sanitätsmaterial gesichert ist. Dann dürfte allerdings der wohl vorbereitete türkische Vorstoß unwiderstehlich wirken, zumal die englischen Kanalbefestigungen nur unbedeutend sind und die englischen Hilfstruppen sich als wenig zuverlässig erwiesen haben. Wenige Granaten dürften genügen, um die aus losem Sand bestehenden Kanalufer einzuschießen und damit den Kanal zu verstopfen. Diese inzwischen in der Hauptsache erreichte Sperrung des wichtigen Seeweges muß für England eine wirtschaftliche Katastrophe heraufbeschwören, da nur ein kleiner Teil der englischen Schiffe den längeren Weg ums Kap der guten Hoffnung wegen des Mangels an Kohlen, an verfügbarem Schiffsraum und wegen der hohen Versicherungssätze nehmen kann. So wird man es denn verstehen können, daß die englische Regierung mit der größten Besorgnis den Ereignissen um den Suezkanal entgegen sieht. —

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. In der am 18. April 1916 unter dem Vorsitz von Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung hielt Hr. Reg.-Bmstr. Rudolph von der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz einen Vortrag „Ueber die Entwicklung des Baues eiserner Personenwagen in Deutschland“, der großen Beifall fand und auch über die Fachkreise hinaus lebhaftes Interesse erregen dürfte.

Der Vortragende gab als Hauptgründe für die Einführung eiserner Personenwagen an: Die größere Feuer-sicherheit der eisernen Wagen, die Vermeidung der Gefährdung der Reisenden durch splinterndes Holz bei Zusammenstößen und die größere Festigkeit der eisernen Wagenkonstruktion, die bei Zusammenstößen mehr Sicherheit bietet als die hölzerne Bauart. Zu diesen Gründen, die in der Hauptsache aus dem Verlangen des reisenden Publikums nach größerer Sicherheit herzuleiten sind, kommt noch der wachsende Mangel an geeignetem Bauholz für die Langrahmenhölzer.

In Amerika gab den unmittelbaren Anstoß zur Einführung der eisernen Personenwagen die bekannte Katastrophe im Tunnel der Pariser Untergrundbahn im Jahre 1902, welche die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Feuergefährlichkeit namentlich der Untergrundbahnen lenkte und die Verwendung nicht brennbaren Materials für die Wagen anregte.

Während man aber in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika in den letzten Jahren in immer größerem Umfang statt der hölzernen Wagen eiserne nicht allein für Tunnelbahnen, sondern auch für die Hauptbahnen beschafft, und es heute schon feststeht, daß in Amerika in absehbarer Zeit der hölzerne Wagen durch den eisernen völlig verdrängt wird, sind wir in Deutschland noch nicht so weit. Das liegt zum Teil daran, daß die Preußische Eisenbahn-Verwaltung in allerdings beschränktem Maß

bereits Eisen als Baustoff für ihre Personenwagen verwendet, da unsere sämtlichen Personenwagen an Stelle der in Amerika allgemein üblichen äußeren Holzverschalung eine Blechbekleidung tragen und unsere gewöhnlichen Abteil-Personenwagen schon seit langen Jahren nur noch mit eisernen Untergestellen gebaut werden.

Die großen 4- und 6-achsigen D-Zugwagen der Regelausbauart besitzen aber bei uns gerade so wie in Amerika hölzerne Untergestelle und Kastengerippe, und die Schwierigkeit der Beschaffung der für diese Wagen erforderlichen Langrahmenhölzer, die durchweg vom Ausland bezogen werden müssen, führte dazu, die bisher übliche Bauart zu verlassen und in größerem Umfang Eisen beim Bau der Personenwagen zu verwenden.

Den ersten Schritt in dieser Richtung unternahm die Preußische Eisenbahn-Verwaltung im Jahre 1908 mit dem Bau einer größeren Anzahl D-Zugwagen 1./2. Klasse, bei denen das Untergestell aus Profileisen und die Kastenvände unter Heranziehung der äußeren Bekleidungsbleche unterhalb der Fensterbrüstungsleiste als Tragkonstruktion ausgebildet waren. Die Konstruktion und der Bau dieser Wagen wurde der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz übertragen, die D-Zugwagen derselben Bauart bereits im Jahre 1896 für die Gotthard-Bahn und im Anschluß daran für die Holländische Staatsbahn geliefert hatte, wo sie sich vorzüglich bewährten. Ende 1908 trat zum ersten Mal die Preußische Eisenbahn-Verwaltung mit van der Zypen & Charlier wegen des Baues vollständig eiserner D-Zugwagen in Verbindung. Die Verhandlungen zogen sich bis zum Jahre 1911 hin, bis das kgl. Eisenbahn-Zentralamt die wiederholt abgeänderten Konstruktionen grundsätzlich genehmigte, und am 1. Juni 1912 konnte die Probefahrt mit dem ersten vollständig eisernen D-Zugwagen stattfinden.

Die Deutzer Waggonfabrik hat beim Bau der eisernen Wagen nach zwei Systemen gearbeitet. Bei den ersten 5 D-Zugwagen 1./2. Klasse, die in den Jahren 1912/13 zur Ablieferung kamen, liegt der Obergurt der tragenden Seitenwand des Wagenkastens in Fensterbrüstungshöhe. Bei den folgenden Wagen wurde diese Bauart verlassen und der Obergurt des Langträgers oberhalb der Fenster gelegt, die Seitenwand des Wagenkastens mithin in der ganzen Höhe zur Tragkonstruktion herangezogen.

Die untere Gurtung des Langträgers bilden in beiden Fällen der äußere U-Eisen-Langträger, in Verbindung mit einem ungleichschenkligen Winkelleisen, an das die äußere Blechverkleidung angenietet ist. Die eisernen Seitenwandsäulen bilden mit den Querträgern im Untergestell und den eisernen Dachspriegeln, die möglichst in eine Ebene verlegt werden, in sich geschlossene eiserne Portale.

Ganz besondere Aufmerksamkeit wurde der Ausbildung der Stirnwände oder Vorbauten zugewendet, um sie für Zugzusammenstöße „rammsicher“ zu machen. Im Inneren des Vorbaues ist von Seitenwand zu Seitenwand reichend ein tonnenförmiges eisernes „Rammdach“ eingebaut, das sich in den vier Ecken auf die eisernen, kastenförmigen Ecksäulen des Vorbaues stützt. Auch das Untergestell der eisernen D-Zugwagen zeigt einige recht bemerkenswerte Neuerungen gegenüber der Regelausbauart, die in der Hauptsache darauf hinausgehen, die Zug- und Stoßkräfte von den Kopfschwellen möglichst günstig auf die Langträger zu übertragen.

Die Konstruktionsgrundlagen der Deutzer Bauart lassen sich ohne Schwierigkeit auch auf die Wagen mit Aussparungen in den Seitenwänden übertragen, wie der Vortragende an Hand von Zeichnungen und Lichtbildern nachwies, welche die verschiedenen Wagengattungen, die von der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier konstruiert und gebaut worden sind, und zwar Postwagen und Gepäckwagen mit ihren großen seitlichen Türen, Abteilwagen, elektrische Triebwagen für Straßen und Ueberlandbahnen sowie Hoch- und Untergrundbahnwagen in den verschiedensten Baustadien zur Darstellung brachten.

Sämtliche eisernen Personenwagen, die bisher in Deutz gebaut wurden, sind trotz der größeren Festigkeit erheblich leichter an Gewicht, als die entsprechenden Holzwagen, sodaß bei den eisernen Wagen zu den bereits früher angegebenen Vorteilen die Ersparnis an Zugförderungskosten hinzukommt, die insbesondere bei den elektrisch betriebenen Fahrzeugen unmittelbar als Stromkostenersparnis in die Erscheinung tritt.

Bezüglich der Unterhaltungskosten der eisernen Wagen bemerkte der Vortragende, daß hierüber zwar noch keine ausreichenden Erfahrungen vorliegen, daß sich aber diese Kosten nicht höher stellen werden als bei den hölzernen Wagen.

Der Redner schloß mit dem Hinweis, daß die Beweggründe, die im Jahre 1908 die Preußische Eisenbahn-Verwaltung veranlaßten, dem Bau eiserner Personenwagen

näher zu treten, hervorgerufen durch die wachsenden Schwierigkeiten in der Beschaffung der langen Bauhölzer aus dem Auslande, heute noch und in wesentlich verstärktem Maße bestehen, wo die Kriegsnot täglich daran erinnert, daß die deutsche Industrie vom Ausland frei gemacht werden muß. Vor allem aber dürfen Industriezweige, die, wie der Eisenbahn-Wagenbau, für die Schlagfertigkeit unserer Heere durchaus unentbehrlich sind, nicht durch Vorschriften und Bedingungen vom Ausland abhängig gemacht werden. Die nationale Sicherheit des Deutschlands verlangt gebieterisch lückenlose Rohstoff-sicherung, damit die deutsche Arbeit im Krieg wie im Frieden weiter ihren Weg gehen kann. —

Weimarer Architekten- und Ingenieur-Verein, Ortsgruppe des Thüringer Architekten- und Ingenieur-Vereins. In No. 75 der „Deutschen Bauzeitung“ ist der Bericht unseres Vereins, den No. 59 gebracht hatte, vom Ostthüringischen Ingenieur- und Architekten-Verein in Bezug auf unser Ansuchen um Unterstützung „berichtigt“ worden. Wir bestreiten diese „Berichtigung“, da das Ansuchen (von einem Antrag war von vornherein nicht die Rede) tatsächlich gestellt worden ist. — Wir ersuchen höflichst um Berichtigung der Notiz des Ostthüringischen Ingenieur- und Architekten-Vereins in No. 75 Ihrer Zeitung.

Weimarer Architekten- und Ingenieur-Verein:

Prof. Dr.-Ing. Paul Klopfer, 1. Vorsitzender,
P. Undeutsch, Schriftführer.

Münchener (Oberbayerischer) Architekten- und Ingenieur-Verein. Am 24. Febr. 1916 sprach der Privatdozent der Münchener Universität Dr. Lerch über: „Untersee-Boote, Torpedos und Seeminen“. —

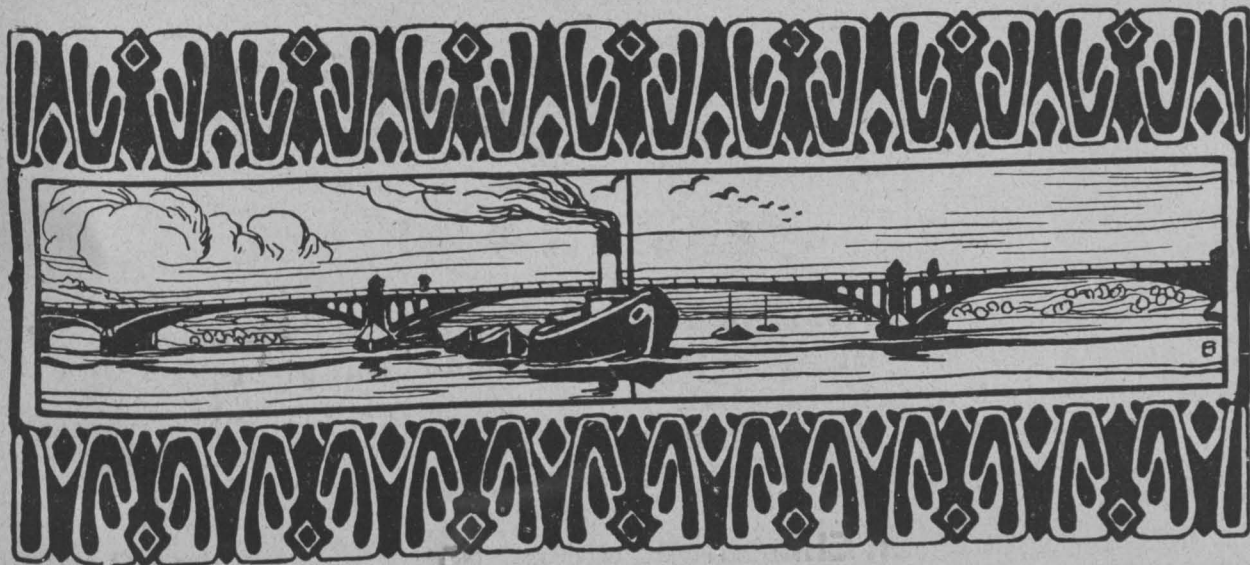
Unter dem Vorsitz des Prof. Hermann Selzer entwickelte Prof. Karl Hocheder am 2. März 1916 „Die Fortschritte der Technik in ihrer Einflußnahme auf die Baukunst“. Ausgehend von den Bauten der Griechen, die vom Holz- zum Steinbau übergingen, schilderte er den römischen Gewölbebau und zeigte dann, wie das christliche Mittelalter es verstand, für diesen neue Ausdrucksformen zu finden und den Steinbau zur höchsten Vollendung in Bezug auf Zweck-, Material- und Konstruktionsgerechtigkeit empor zu führen. Nun ging Redner auf die Umwälzung über, die durch die Materialien Eisen, Beton und Eisenbeton in der Neuzeit Platz griffen, eine neue architektonische Ausdrucksweise hervor riefen, deren Ziel größte Leistungsfähigkeit bei geringstem Aufwand ist. Schöne Lichtbilder ergänzten das gesprochene Wort. — Nach einer Pause zeigt der erst aus Serbien heimgekehrte Dipl.-Ing. Feder bulgarische Kriegsbilderbogen, die in drastisch naiver Weise, doch durchweg originell, Kampfszenen usw. behandeln. —

Auf Grund eines reichen, sorgfältig gesichteten Sammelmaterials sprach am 9. März 1916 Dipl.-Ing. Adolph Marx aus Kaiserslautern über „Armierte Säulen mit rundem und Stützen mit quadratischem oder rechteckigem Querschnitt“. Der Redner erläuterte die richtige Zusammensetzung und Behandlung des Materials und weist auf die verschiedenen Konstruktionen hin. Er hebt weiter die einschlägigen Prüfungsergebnisse an unseren technischen Hochschulen hervor, sowie einzelner Betonfirmen. Er faßt die Vor- und Nachteile der verschiedenen Konstruktionen auch in wirtschaftlicher Hinsicht und die erreichbare Sicherheit zusammen, die mit dem zunehmenden Alter sich vergrößert. Er zieht auch die Emperger-Stützen mit Gußeisen-Hohlkern und Umschnürung in seine von Lichtbildern unterstützten Ausführungen. — Der Vorsitzende machte zum Schluß die Mitteilung von der ehrenvollen Ernennung Oscar v. Millers zum a. o. Mitglied der Akademie des Bauwesens durch den Deutschen Kaiser. —

Ging da in München die Kunde um, der rechte (nördliche) Turm der Frauenkirche habe sich gesenkt. Das gab Dr. Max Schmidt, Professor an der Münchener Technischen Hochschule, den Anlaß, der Sache nach zu gehen, sowie zu seinem Vortrag vom 16. März 1916 „Feinnivellements von hoher Genauigkeit und Senkungs-Erscheinungen an der Münchener Frauenkirche“. Nach Erläuterung des Wesens des Feinnivellements, das bei uns in Bayern schon wiederholt angewendet wurde, gab dann der Redner mit Hilfe von Lichtbildern eine Darstellung des Verfahrens, sowie eine Beschreibung der Instrumente. Was die Senkung des Frauenturmes betrifft, so beträgt sie nach genauester Messung 7,7 cm gegen Westen. Sie trifft nur den unteren Teil des Baues, die Achse des Turmes ist völlig unverändert; jene Senkung war also schon während des Baues eingetreten. Wir Münchener können somit ruhig sein über diesen „Münchener Spargel“, wie König Ludwig I. scherzhaft die Frauentürme nannte. —

J. K.

No. 83.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 84. BERLIN, DEN 18. OKTOBER 1916.

Der Donau-Uebergang bei Tschernavoda und der Hafen von Constantza.

Die Kämpfe, die sich jetzt in der Dobrudscha abspielen und auf die Abschneidung der einzigen Eisenbahn-Verbindung abzielen, die zwischen dem Rumänien links der Donau und der erst 1878 im Pariser Frieden an Rumänien gefallen Dobrudscha besteht, bedrohen auch den Bestand des erst vor 20 Jahren mit einem Kosten-Aufwand von rd. 35 Mill. Franken geschaffenen Donau-Ueberganges bei Tschernavoda und lenken damit aufs neue die Aufmerksamkeit auf diesen Bau, der nicht nur im Ausbau des rumänischen Eisenbahnnetzes und der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes eine wichtige Rolle spielt, sondern auch in technischer Beziehung heute noch Beachtung verdient. Zur Zeit seiner Entstehung wies dieser Donau-Uebergang die bedeutendste Balkenbrücke des europäischen Festlandes auf, er zählt auch heute noch zu den ausgedehntesten Brückenbauten und zeichnet sich durch tiefe Luftdruckgründung der Pfeiler und deren außergewöhnliche Höhe aus.

Das rumänische Eisenbahnnetz zeigt als Hauptlebensnerv eine das ganze, winkelförmig gestaltete Land etwa in der Mitte durchziehende Stammlinie, die im Westen bei Orsova an das ungarische Eisenbahnnetz anschließt, über Craiova, Bukarest, Buseu, Jassy geführt ist und am nördlichen Ende an das Bahnnetz der Bukowina in Richtung Czernowitz wieder Anschluß sucht. Es ist das Verdienst von Joan Bratianu, dem Vater des heutigen rumänischen Minister-Präsidenten, diese Bahnlinie Ende der 60er Jahre v. Jahrh. angeregt und mit Strousberg und Oppenheim Verträge über die Ausführung abgeschlossen zu haben. Als der Krach der 70er Jahre zu Strousbergs Bankerott führte, waren es Bleichröder und die Disconto-Gesellschaft, die das Unternehmen stützten und zu Ende führen halfen.

Von diesem Rückgrat des rumänischen Eisenbahn-Netzes strahlen eine Reihe von Bahnen beiderseits aus, unter ihnen als Hauptlinie eine nördliche Verbindung von Bukarest über Predeal nach Siebenbürgen in der Richtung auf Kronstadt, und die wichtige Verbindung mit Rußland, von Jassy ausgehend in Richtung auf Odessa. Mit dem Anfall der Dobrudscha an Rumänien setzt auch die Verstaatlichung der Eisenbahnen ein.

In der Dobrudscha selbst fand Rumänien bereits aus der türkischen Zeit die 1860 in Betrieb genommene, 64 km lange Eisenbahnlinie von Tschernavoda nach Küstendische vor, dem heutigen Constantza, das damals noch ein ganz unbedeutendes Hafenstädtchen war. Diese Eisenbahnlinie an das Eisenbahnnetz des Stammlandes anzuschließen und Constantza zu einem Hauptausfallsplatz für die hauptsächlichsten Bodenschätze des Landes — Getreide, Petroleum, Holz — zu machen, erschien als eine besonders wichtige Aufgabe. Es wurde der Bau einer festen Ueberbrückung der Donau zwischen Tschernavoda und Feteshti in Aussicht genommen und der Bau von Anschlußbahnen von hier einerseits nach Bukarest, also dem westlichen

Zweig der Stammlinie, und anderseits nach Buseu, also dem nördlich gerichteten.

Im Jahre 1882 wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben um Entwürfe und Uebernahme der Ausführung des Donau-Ueberganges. Es war den Bewerbern dabei frei gestellt, eine Hochbrücke zu planen, mit 31 m Höhe über dem höchsten Wasserstand, um den Schiffen mit stehenden Masten die Durchfahrt zu gestatten, oder eine nur 12 m über H. W. liegende Brücke mit Schiffsdurchlaß in Form einer zweiarmigen Drehbrücke. Im Preisgericht saß neben drei rumänischen General-Inspektoren und einem französischen Ingenieur Prof. Winkler von der Berliner Technischen Hochschule und Schriftführer war Saligny, der spätere Erbauer des Ueberganges¹⁾. Es hatten 8 Bewerber Entwürfe eingereicht, darunter neben 4 französischen, einer belgischen, einer schweizer Firma, Philipp Holzmann & Co., Frankfurt a. M., in Verbindung mit der Dortmunder-Union und der Esslinger Masch.-Fabrik, und die Wiener Firma Klein, Schmoll & Gärtner in Verbindung mit der Gute-Hoffnungshütte in Oberhausen. Die besondere Schwierigkeit lag in den Untergrundverhältnissen des Donaustromes, der erst in 31 m Tiefe unter N. W. festen Kalkfels zeigt, darüber leicht beweglichen Boden, bestehend aus feinem und gröberem Sand, durchsetzt von tonigen und reinen Schlammsschichten, auf den die gewaltigen Hochwassermassen bis zu bedeutender Tiefe von Einfluß sind. Je nach dem Grade der Sicherheit der gewählten Gründungen zeigten die Kostenanschläge der Bewerber sehr beträchtliche Unterschiede, indem sie zwischen 17 und 28 Mill. Franken schwankten. Ein I. Preis wurde nicht verteilt gegen den Protest Winklers, dem sich ein rumänischer Preisrichter anschloß. Diese wollten den I. Preis dem Entwurf einer Bogenbrücke des damal. Ob.-Ing. Lauter von Holzmann zuerkannt wissen, als dem genialsten in der Gesamtanordnung und sichersten hinsichtlich der Gründung, die eine Kaissongründung in Verbindung mit Pfahlrost vorsah, wie sie unseres Wissens erstmalig in allerneuester Zeit durch die Augsburg-Nürnberg-Maschinen-Fabrik in einem Fall praktisch durchgeführt worden ist²⁾. Der Protest wurde aus dem Grunde zurückgezogen, weil die Firma Holzmann eine formale Forderung des Programmes nicht erfüllt hatte. Der II. Preis fiel der Pariser Société des Batignolles, der III. Preis Klein, Schmoll & Gärtner in Verbindung mit der Gute-Hoffnungshütte zu. Holzmann mußte sich mit einer ersten ehrenvollen Erwähnung begnügen, die zweite erhielt die schweizer Firma.

Das Preisgericht stellte auch Grundsätze auf, die bei

¹⁾ Im Jahrgang 1883, S. 571 ff. der „Deutschen Bauzeitung“ ist nach einem Bericht Winklers über den Ausfall des Wettbewerbes unter Beifügung von Systemskizzen Mitteilung gemacht.

²⁾ Hoangho-Brücke in China. Zeitschrift. d. Vereins Deutsch. Ing. Jahrg. 1914, S. 336 ff.

der weiteren Bearbeitung des Entwurfes zu beachten seien, vor Allem entschied es sich für Tiefgründung, feste Hochbrücke und das System des einfachen Balkens, wenn man auch die Vorzüge der Bogenbrücke, namentlich hinsichtlich ihrer, der Bedeutung des Baues entsprechenden, monumentalen Wirkung nicht verkannte. Man erwartete nun einen zweiten engeren Wettbewerb, der aber nicht zur Ausschreibung kam, vielmehr wurde die Bearbeitung des Entwurfes nunmehr von der rumänischen Regierung selbst in die Hand genommen und zwar war es Saligny, damals General-Inspektor, später General-Direktor des rumänischen Verkehrswesens, der übrigens seine technische Ausbildung auf der Berliner Hochschule erhalten hatte, dem diese Aufgabe zufiel. Es dauerte aber noch bis zum Jahre 1890, ehe mit dem Brückenbau begonnen wurde. Im Jahre 1895 konnte dann schließlich das vollendete Werk samt den schon vorher fertig gestellten Anschlußlinien dem Verkehr übergeben werden³⁾.

Die Stelle, an welcher die Donau im Anschluß an die vorhandene Bahnstrecke Constantza-Tschernavoda überschritten werden mußte, ist an sich einem Brückenbau nicht günstig. Das rechte Donau-Ufer ist ein hohes Steilufer, an dem der feste Kalkstein zu Tage tritt. Die Donau hat sich schon unterhalb Silistria in 2 Arme gespalten, den eigentlichen Hauptstrom und den Borcea-Arm, zwischen denen sich in 13 km Breite eine sumpfige, bei Hochwasser um mehrere Meter überschwemmte Insel, Balta genannt, einschiebt. Das linke Ufer ist flach und sumpfig. Die Untergrundverhältnisse im Stromlauf selbst sind schon geschildert, sie sind im Haupt- und Nebenarm im Wesentlichen dieselben. Diesen Verhältnissen entsprechend gliedert sich der Uebergang in drei Hauptteile: die Brücke über die Borcea mit Flutanschlüssen, eine gegen Hochwasserangriff mit Steindeckung und z. T. mit Betonfundamenten geschützte Dammstrecke auf der Balta-Insel mit großem Flutviadukt und schließlich die Hauptstrombrücke, die nur auf der Insel noch einen Flutdurchlaß besitzt, an das rechte Steilufer dagegen unmittelbar anschließt. Für die Brücke über den Hauptstrom wählte Saligny die Hochlage in 31 m über H. W.-Spiegel, für die Brücke über die Borcea genügte dann eine feste Ueberbrückung in 12 m über H. W. Die Dammstrecke auf der Balta-Insel ist auf 3 m über H. W. gelegt, das seinerseits 4 m über M. W., 7 m über N. W. liegt; die Höhenunterschiede zwischen den einzelnen Abschnitten des Strom-Ueberganges werden durch Rampen in 1 : 100 überwunden.

Die Hauptbrücke besitzt 5 Öffnungen, davon die mittlere zu 190, die seitlichen zu je 140 m, also insgesamt 750 m Länge. Daran schließt sich ein Flutviadukt von 15 Öffnungen zu je 60,85 m Stützweite. Der Flutviadukt auf der Balta-Insel besitzt 34 Öffnungen zu je 42,8 m. Die Borcea-Brücke hat 3 Öffnungen zu je 140 m, also 420 m Gesamtlänge, dazu noch westlich 3, östlich 8 Flutöffnungen von je 50 m. Einschließlich der Flutviadukte umfaßt der Donau-Uebergang also rd. 4088 m Länge der eisernen Ueberbauten, übertrifft damit also die Tay-Brücke in England noch erheblich. Diese besitzt allerdings 3286 m Eisenkonstruktion im Zusammenhang.

Für die Flutbrücke sind einfache Parallelträger, unter der Fahrbahn liegend, mit doppeltem Netzwerk gewählt; die Hauptstrombrücke ist als Auslegerbrücke ausgebildet mit wagrechtem Untergurt und einem angenähert dem Verlauf der Momentenlinie folgenden Obergurt; dazwischen ist weitmäsiges doppeltes Netzwerk gespannt. Ueber den Pfeilern erheben sich die Gurte bis zu 32 m Höhe, an den Enden der Kragarme sind sie nur 9 m hoch. Die zweite und dritte Öffnung wurde mit Trägern auf zwei Stützen mit um je 50 m in die Nachbarfelder vorkragenden Armen ausgebildet. Im Mittelfeld ist ein 90 m weit gespannter Halbparabelträger eingehängt, ebensolche Träger stützen sich auf die äußeren Kragarme, anderseits auf die Endwiderlager. Das gleiche System, aber ohne das Mittel-

feld, zeigt die Borcea-Brücke. Abgesehen von der allerdings in sehr viel gewaltigeren Abmessungen erbauten Firth of Forth-Brücke in Schottland war die Tschernavoda-Brücke bis vor wenigen Jahren die weitest gespannte Balkenbrücke in Europa. Sie wird auch jetzt nur übertroffen durch die ebenfalls als Ausleger-Konstruktion ausgebildete Straßenbrücke über den Rhein zwischen Ruhrort und Homberg mit 203,4 m Stützweite der Hauptöffnung, erbaut durch das Werk Gustavsburg.⁴⁾ Die Brücke ist nur eingleisig; nach dem Vorbild der Firth of Forth-Brücke wurden die Kragträger daher, um einen größeren seitlichen Widerstand zu erzielen, unter 1 : 10 gegen die Lotrechte geneigt. Die Hauptträger-Entfernung wächst außerdem von 6,5 in den Halbparabel-Trägern auf 9 m über den Pfeilern im Untergurt. Die Brücke über den Hauptstrom besitzt ein Gewicht von rd. 5000 t, d. s. 6,6 t für 1 lfdm. Gleis; die Borcea-Brücke ist mit 6,2 t für 1 lfdm. etwas leichter. Es ist durchweg basisches Martin-Flußeisen zu dem eisernen Tragwerk verwendet worden, das z. T. von der Gute-Hoffnungshütte, Oberhausen, z. T. von den Creuzot-Werken geliefert worden ist. Herstellung und Aufstellung der Flutbrücken erfolgten durch Cocke-riill in Seraing, der Borcea-Brücke durch die Firma Schneider & Co., der Brücke über den Hauptstrom durch die Société de Five Lilles. Für die letztere Brücke wählte man dabei eine für Träger so großer Abmessungen bemerkenswerte Aufstellungsweise. Man stellte sie auf Rüstungen in niedriger Lage über Hochwasser zusammen, setzte sie auf die Pfeiler ab und hob sie dann mit dem Fortschritt des Pfeileraufbaues mit Druckwasserpressen bis zur endgültigen Höhenlage empor.

Von besonderem Interesse war die Gründung der Brücke. Sie erfolgte, abgesehen vom rechten Endwiderlager, durchweg mit Druckluft-Kaissons, die bei der Strombrücke bis 27 m unter N. W., d. h. bis 15 m unter Flußsohle abgesenkt wurden. In der Hauptstrom-Brücke erreichen die Pfeiler von Unterkante Fundament bis Oberkante gemessen eine Höhe von nicht weniger als 62,8 m bei nur 5 m oberer Breite. Sie sind mit kräftigen Eisbrechern ausgerüstet, im Uebrigen in Beton und Quadern ganz massiv hergestellt. Die Gründung wurde für die Hauptbrücke von der Société de Five Lilles mit übernommen, für die Borcea-Brücke von der Wiener Firma E. Gärtner. Sie gehört mit zu den tiefsten bisher ausgeführten Druckluftgründungen im Brückenbau.⁵⁾

Durch die Schaffung dieses Donau-Ueberganges haben die Bahnlinie von Tschernavoda (die Eisenbahnstation heißt jetzt nach dem Erbauer Saligny) nach Constantza und vor allem der letztere Hafen erst ihre heutige Bedeutung erhalten können. Er ist seiner besonderen Aufgabe entsprechend ebenfalls nach den Plänen Saligny's in leistungsfähiger Weise ausgebaut, durch mächtige Molenanlagen geschützt und mit großen Getreidespeichern und ausgedehnten Tanks für Petroleum ausgerüstet worden.⁶⁾ Deutsche Firmen haben hierbei in erheblicher Weise mitgewirkt, vor allem die bekannte Firma Luther in Braunschweig, die hier wie in den Haupt-Donau-Häfen Rumäniens, in Braila und Galatz, die gesamten maschinellen Einrichtungen für die Getreide-Verladung und -Einlagerung geschaffen hat und die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, die den elektrischen Betrieb einrichtete.

Wenn jetzt in dem gewaltigen Völkerringen auch hier an der unteren Donau große Werte vernichtet werden sollten, so werden es nicht zum kleinsten Teile solche sein, die deutscher wissenschaftlicher Erziehung, deutschem Unternehmungsgeist und deutscher Technik ihre Entstehung mit verdanken. —

³⁾ Deutsche Bauzeitung, Jahrg. 1895, S. 502.

⁴⁾ Vergl. Deutsche Bauzeitung Jahrg. 1907, S. 629 ff.

⁵⁾ Bei der 1869–74 ausgeführten St. Louis-Brücke über den Mississippi betrug die Gründungstiefe allerdings 33,7 m.

⁶⁾ Ausführlicher Aufsatz mit Plänen Deutsche Bauzeitung Jahrg. 1911 S. 215 ff.

Winkelrahmen für Hochbauten zur Uebertragung von Seitenkräften auf das Fundament.

Von Ingenieur Buchwald in Königsberg i. Pr.

Das bei den neuzeitlichen, vielstöckigen Geschäfts- und Kontorhäusern hervortretende Bestreben, in allen Stockwerken große Räume, ohne jede Unterteilung durch endgültige Wände, zu schaffen und auch die Anzahl der Stützen nach Möglichkeit zu verringern, stellt an den Konstrukteur bisweilen eigenartige Aufgaben in Bezug auf die Uebertragung der wagrechten Windkräfte auf das Fundament. In Nachstehendem ist ein System erläutert und schematisch dargestellt,* das bei solchen Gebäuden gegenüber der üblichen Rahmenbildung die Vorteile besitzt, statisch bestimmt zu sein und die Seitenkräfte

jedes Binderfeldes allein auf ein dafür ausgebildetes Fundament zu übertragen. Es dürfte außerdem die Aufstellung bei der Ausbildung in reinem Eisenbau wesentlich erleichtern, ist aber auch in Eisenbeton ausführbar.

Bei einem innen vollständig offenen Gebäude werden nach Abbildung 1 die Deckenträger t der Binder mit den Stützen s der einen Außenwand bei m biegezugsfest verbunden. Ferner sind bei a feste Auflager angeordnet, welche Seitenkräfte zu übertragen vermögen und die als mehr oder weniger vollkommene Kipplager auszubilden

* Die kleine Studie ist im Jahre 1911 gelegentlich der Berechnung eines besonders schwierigen Geschäftshauses entstanden.

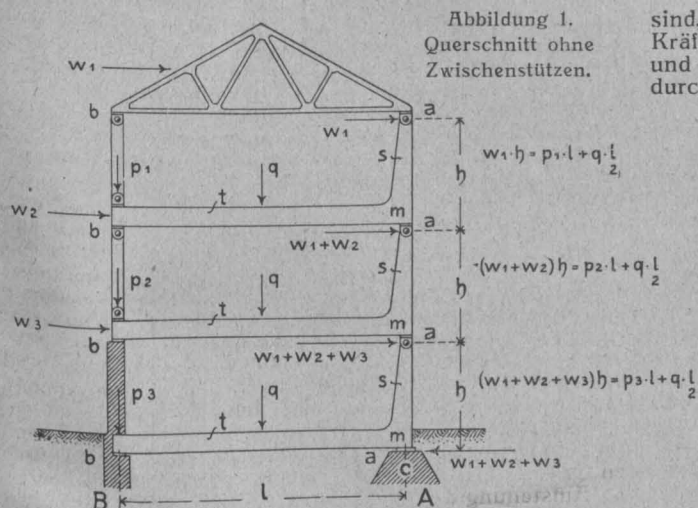


Abbildung 1.
Querschnitt ohne
Zwischenstützen.

Abbildung 2. Ansicht der Wand A.

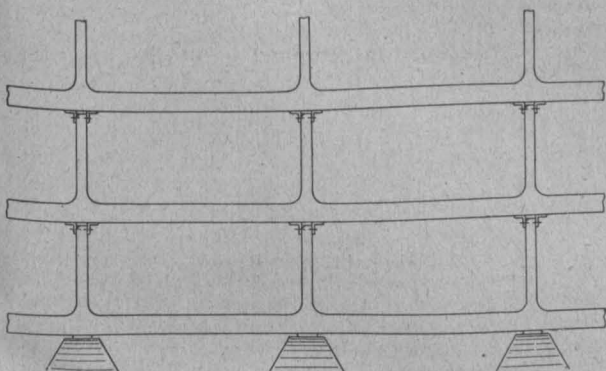


Abbildung 3. Ansicht der Wand B.

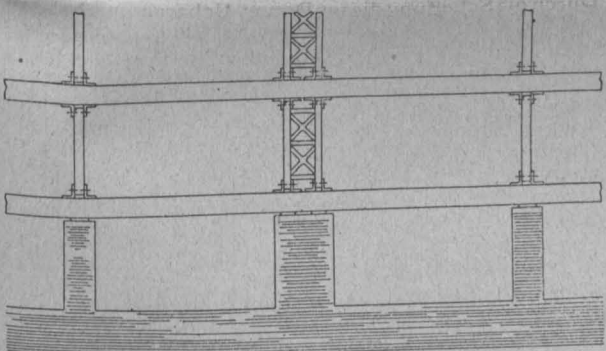
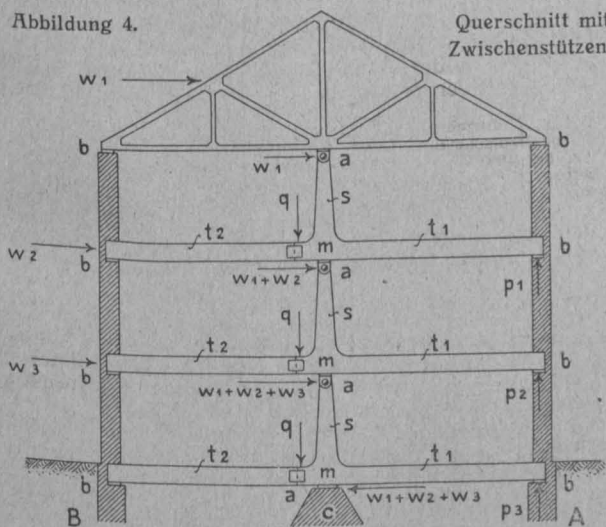


Abbildung 4. Querschnitt mit
Zwischenstützen.



Winkelrahmen für Hochbauten zur Uebertragung von Seitenkräften auf das Fundament.

sind, während bei b Lager vorhanden sind, die solche Kräfte nicht aufnehmen können. Die Seitenkräfte w_1 , w_2 und w_3 werden, falls sie wie gezeichnet von links kommen, durch das Dach und die Decken auf die Auflager a übertragen; greifen sie von rechts an, so wirken sie durch die Frontwand und die Stützen unmittelbar auf diese Auflager. Die Aufhebung dieser Seitenkräfte erfolgt im ersten Fall in einfachster Weise durch die entgegengesetzt drehenden Kräfte des Eigengewichtes sowohl der Frontwand B (p_1 , p_2 und p_3) als auch der Decken (q), und im zweiten Fall durch eine Zusatzbelastung dieser Wand, die um so kleiner wird, je größer die Stützweite l ist. Das Spiel der Kräfte wird durch die Abbildung 1 genügend erläutert. Dieselben lassen sich ebenso wie die Momente bei m leicht bestimmen und die Uebertragung der Summe der Seitenkräfte erfolgt allein auf den Fundamentpfeiler c .

Zur Erhaltung der Uebersichtlichkeit sind in Abbildung 1 die Längsverbände des Gebäudes fortgelassen. Die Ausbildung der Frontwand A ist in Abbildung 2 besonders dargestellt, diejenige der Wand B kann sowohl in Mauerwerk als auch in Eisen erfolgen; im letzteren Fall ist sie nach Abbildung 3 durch an passenden Stellen eingefügte Doppeljoche in der Längsrichtung zu versteifen.

In Abbildung 4 ist ein Gebäude mit einer inneren Stützenreihe, die nicht in der Mitte zu stehen braucht, dargestellt. Die Bezeichnungen sind dieselben, wie bei Abbildung 1 und die Wirkungsweise der Konstruktion ist unverändert; die Unterzüge sind auch hier fortgelassen. Zur Aufrechterhaltung der statischen Bestimmtheit des Systems sind die Deckenträger der einen Seite (t_2) in der Nähe der Stützen gelenkig an diejenigen der anderen Seite (t_1) angeschlossen. Der Angriff des Windes ist entgegengesetzt wie bei Abbildung 1 angenommen worden, und da die Deckeneigengewichte q nicht ausreichend sein werden, dem Winddruck entgegen zu wirken, so treten außerdem noch die Gegendrucke p_1 , p_2 und p_3 der Frontwand A in Wirksamkeit, während bei der Wand B wegen der Einschaltung der Gelenke in die Deckenträger eine Entlastung nicht eintreten kann. Kommt der Wind von rechts, so erfolgt die Berechnung ähnlich wie bei Abbildung 1, wobei die Wand A entlastet werden kann. Man wird also, um dieses möglichst hintanzuhalten, die Stoßverbindung zwischen t_1 und t_2 vorteilhaft in das kleinere Feld legen, wenn die Stützen nicht in der Mitte stehen. Zwischenstützen oder -Wände beeinflussen bei entsprechender Ausbildung ihrer Anschlüsse an die Träger das System nicht. Der Fundamentpfeiler c nimmt auch hier den gesamten Seitendruck für ein Binderfeld auf und die Wände A und B werden nur senkrecht belastet.

Die gelenkige Verbindung zwischen t_1 und t_2 kann auch fortgelassen werden, was sich z. B. bei der Ausführung in Eisenbeton empfehlen wird, und es entsteht dann ein Träger auf 3 Stützen. Zur genaueren Bestimmung der dem Winddruck entgegen wirkenden äußeren Kräfte und der Zusatzmomente für die Deckenträger ist es in diesem Fall erforderlich, über den Trägersauflagern b Hohlräume auszusparen, sodaß Entlastungen der Frontwände nicht eintreten können.

Die Berechnung der Stützen und Träger kann bei der vorgeschlagenen Konstruktion ohne alle unsicheren Annahmen in einfacher Weise erfolgen und die Ausbildung der Lager a , der Knotenpunkte m sowie der übrigen Einzelheiten macht keinerlei Schwierigkeiten. —

Vermischtes.

Ehrendoktoren technischer Hochschulen. Die Technische Hochschule in Stuttgart hat König Wilhelm II. von Württemberg ehrenhalber zum Doktor-Ingenieur ernannt. Das Diplom lautet: „Die K. Technische Hochschule Stuttgart verleiht durch diese Urkunde auf einstimmigen Beschluß des Senats in Ehrerbietung S. Maj. dem König von Württemberg Wilhelm II. die akademische Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber in dankbarer Würdigung der Förderung, welche die Wissenschaften und Künste, deren Pflege der Technischen Hochschule des Landes obliegt, sowie die verschiedenen Gebiete des Wirtschaftslebens, für die das wissenschaftliche Rüstzeug zu bieten Aufgabe der Technischen Hochschule ist, unter der Regierung Seiner Majestät erfahren haben. Das mit dieser Förderung verknüpfte Wachstum des Wohlstandes der gesamten Bevölkerung ermöglichte die Pflege der geistigen Güter unseres Volkes in weitergehendem Maße als je zuvor. Durch die Verleihung des Rechtes, die akademische Würde des Doktor-Ingenieurs zu erteilen, hat Seine Majestät nicht nur das Ansehen und den Wirkungsbereich der Technischen Hoch-

schule gehoben, sondern auch das heranwachsende Geschlecht zu wissenschaftlicher Vertiefung und zu weitergehender Selbständigkeit im Arbeiten wirksam angeregt.“ —

Die 57. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure findet am 27. November ds. Js. in Berlin statt. Die Tagesordnung sieht geschäftliche Verhandlungen, darunter Satzungsänderungen, die eine andere Regelung der Vertretung der Bezirks-Vereine im Vorstandsrat bezwecken, Verleihung von Ehrungen, Abhaltung von Vorträgen vor, deren Inhalt noch bekannt gegeben wird. Der Hauptversammlung geht wie üblich eine Sitzung des Vorstandsrates am 25. Nov. voraus.

Dem Geschäftsbericht des Vereins über das Vereinsjahr 1915—1916 entnehmen wir, daß die Zahl der Mitglieder Ende 1915 24255 betrug. Es stehen von den Mitgliedern etwa 3567 im Felde, gefallen sind bisher 380. —

Freie Bahn allen Tüchtigen. An dieses Wort aus der letzten Rede des deutschen Reichskanzlers wird aus Anlaß des Ausschreibens der Stelle eines neuen Stadtbaurates für Hochbau in Neukölln erinnert, für die Bewerber aufgefördert werden, „die die Befähigung zum Regierungs-Baumeister besitzen“. Man meint mit Recht, man könne bei sonstiger Eignung und Tüchtigkeit bei den veränderten Anschauungen der Zeit von dieser lediglich formalen Bedingung absehen. Die Bewerbungen sind bis zum 1. Dez. 1916 einzureichen; es wäre somit noch Zeit, wenn der Magistrat von Neukölln durch Aufgeben dieser Bedingung den Bewerberkreis um die mit 9—13000 M. ausgestattete Stelle erweiterte. —

Urheberschaft der Bezeichnung „Wald- und Wiesengürtel“. Auf Ersuchen des Hrn. k. k. Brt. Eugen Faßbender in Wien gibt der „Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein“ in Wien bekannt, daß die Bezeichnung „Wald- und Wiesengürtel“ in der mehrfach besprochenen Denkschrift „Wien nach dem Kriege“ nicht von ersterem herrührt. —

Wettbewerbe.

Der Ideen-Wettbewerb der St. Georgen-Gemeinde zu Halle a. S. erstreckt sich auf den Vorentwurf zu Kirche mit Gemeinde- und Pfarrhaus, doch sollen letztere beide Gebäude nur in Umrissen und Größen ohne weitere Durcharbeitung angegeben werden. Ferner auf die städtebauliche Lösung der aus diesen Gebäuden und dem anschließenden Baublock entstehenden Gesamtgruppe in ihrer gegenseitigen Beziehung und in ihrem Verhältnis zu den Straßen. Als Bauplatz ist ein Gelände an gebogener Straße vorgesehen. Andere Lösungen für die Führung der Straße sind zulässig. Die Kirche, als evangelische Predigtkirche auszubilden, soll 1000 bis 1100 Sitzplätze enthalten; die Anordnung von Altar, Kanzel und Orgel ist dem Bewerber überlassen. Ein Turm ist erwünscht, aber nicht Bedingung. Die äußere Ausbildung ist völlig frei gestellt; der Hauptwert wird auf gute Wirkung im Stadtbild gelegt. Gemeindehaus und Pfarrhaus, die vorläufig nicht ausgeführt werden, sollen die üblichen Räume enthalten. Zeichnungen 1:200, einfachste Ausführung. Ein Ankauf von 1 oder 2 Entwürfen für je 500 M. ist in Aussicht genommen. In Aussicht genommen ist auch, „den Verfasser des zur Ausführung am meisten geeigneten Entwurfes (also auch eines nicht preisgekrönten? Die Red.) mit der weiteren Bearbeitung zu beauftragen“. Es wäre erwünscht, diese zu Mißverständnissen Veranlassung gebende Bemerkung der Unterlagen klar zu stellen. —

Einen Wettbewerb um Entwürfe für Packungen zu Erzeugnissen aus Getreide veranstaltet die Akt-Ges. C. Hedrich in Hamburg-Altona mit Frist zum 20. Nov. 1916 für alle Künstler der verbündeten und der neutralen Staaten. Für Preise ist eine Summe von 4500 M. ausgesetzt. Unter den Preisrichtern Prof. R. Bosselt, Prof. C. O. Czeschka, Professor Dr. Pazaurek und Maler Paul Scheurich. —

Einen Wettbewerb um Entwürfe für Kleinhaus-Siedlungen in München hat die Ortsgruppe München des „Bundes Deutscher Architekten“ beim Münchener Magistrat beantragt. Zunächst sind für Kleinhaus-Siedlungen geeignete Plätze auszuwählen und dieser Art Behausung vorzubehalten. —

Wettbewerb für Friedhofs-Anlage mit Krematorium in Magdeburg. Zu den Ausführungen in No. 81 erhielten wir noch die folgenden ergänzenden Mitteilungen: „Der bereits für 1. Sept. 1914 anberaumt gewesene Termin für die Einreichung von Entwürfen für den vorbezeichneten Wettbewerb wurde mit Rücksicht auf die Kriegsverhältnisse durch Bekanntmachung vom 7. Aug. 1914 aufge-

hoben und auf unbestimmte Zeit verlegt. Nachdem nun die Anlage eines neuen Friedhofes für Magdeburg zum dringenden Bedürfnis geworden ist, sodaß eine längere Hinausschiebung nicht mehr möglich erscheint, ist seitens des Magistrates der Stadt Magdeburg beschlossen worden, einen neuen endgültigen Termin für den Wettbewerb zum 1. April 1917 auszuschieben. Um diejenigen Bewerber, welche bereits zum ersten Termin sich mit ihren Arbeiten eingerichtet hatten, nicht zu benachteiligen, sollen die bisherigen Ausschreibungs-Bedingungen vollkommen beibehalten werden. Da jedoch zufolge der inzwischen erfolgten Aufstellung eines Generalbebauungsplanes für Groß-Magdeburg sich einige Veränderungen der Lageplan-Verhältnisse ergeben haben, die voraussichtlich bei der Entwurfs-Feststellung der neuen Friedhof-Anlage nicht unberücksichtigt bleiben dürfen, so wird den Bewerbern anheimgestellt, diese Veränderungen gegen den seinerzeit der Ausschreibung zugrunde gelegten Plan mit in Betracht zu ziehen. Zu dem Zweck wird ein Ergänzungs-Plan den Bewerbern unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Für die Beurteilung der Entwürfe seitens der Preisrichter werden aber die bisherigen Voraussetzungen und Unterlagen nach wie vor maßgeblich bleiben, sodaß irgend welche Schädigung derjenigen Bewerber, die auf Grund der ersten Ausschreibung ihre Entwurfsarbeiten bereits begonnen haben, nicht damit verbunden sein wird.

Die Zusammensetzung des Preisgerichtes bleibt dieselbe wie früher. Uebrigens haben sich die sämtlichen Mitglieder auf besondere Anfrage mit der jetzt erneuten Ausschreibung des Wettbewerbes zum 1. April 1917 einverstanden erklärt. Bei dem Umfang und der Bedeutung der interessanten Aufgabe darf auf eine rege Beteiligung aus dem Kreise der Architekten und Gartenkünstler mit Sicherheit gerechnet werden, die auch sonst hier warm empfohlen werden soll!“

Wir schließen uns dieser Empfehlung nachdrücklich an und teilen die an den Ausgang des Wettbewerbes geknüpften Erwartungen. Die von der Stadtverwaltung von Magdeburg ausgegangenen Wettbewerbe waren stets auf das Vortrefflichste durchgearbeitet und haben, was die Ausführung anbelangt, stets eine vorbildliche Lösung gefunden; wir erinnern nur an die Errichtung des städtischen Museums in Magdeburg, bei dem die Verwaltung ganz nach dem Grundsatz des „*sum cuique*“ handelte. —

Wettbewerb Haus der Freundschaft für Konstantinopel. Wir erhielten von einem Mitglied des „Bundes Deutscher Architekten“ und des „Deutschen Werkbundes“ aus Süddeutschland die folgende Zuschrift:

„Die Ausführungen in No. 74 Ihrer Zeitschrift veranlaßten mich, eine Anfrage an den „Deutschen Werkbund“ wegen des Wettbewerbes für das Haus der Freundschaft in Konstantinopel zu richten; es wurde mir mitgeteilt, daß die „Deutsch-Türkische Vereinigung“ den Vorstand des D. W. B. eingeladen habe, einige für diese Aufgabe besonders geeignete Mitglieder des D. W. B. zu empfehlen.

Es ist nun interessant festzustellen, daß fast sämtliche in Vorschlag gebrachte Architekten dem Vorstand des „Deutschen Werkbundes“ selbst angehören oder kurz vorher angehört haben, einige sind Mitglieder von Fach-Ausschüssen, kurz alle haben eine sogenannte „Stellung“ im „Deutschen Werkbund“. Die übrigen Mitglieder hat man nicht für würdig erachtet und es wirft das ein eigenartiges Licht auf die schon lange bekannten Zustände im D. W. B.“ —

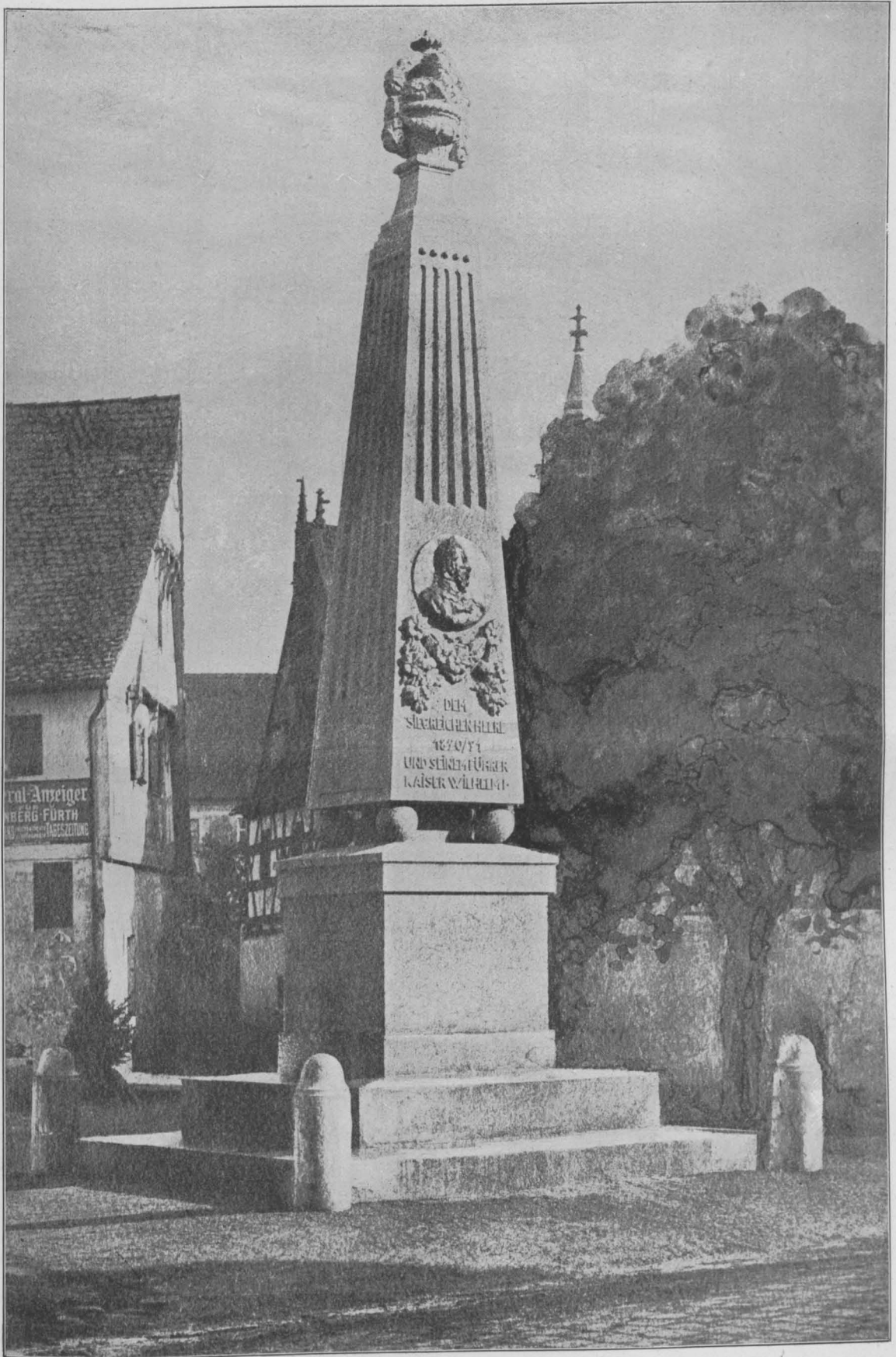
Chronik.

Krieger-Heimstätte von Rostock. Die Stadt Rostock wird nach einem Beschluß der städtischen Körperschaften in Rostock—Dierkow eine Krieger-Heimstätte für unermittelte, kinderreiche Kriegsbeschädigte errichten. Geplant ist der Bau freundlicher Familienhäuschen mit Acker- und Gartenland in Gruppen von je 10 Heimstätten. Die Stadt Rostock stellt das Gelände kostenlos zur Verfügung, wohlhabende Rostocker Bürger geben die Baugelder — 6000 M. für eine Heimstätte — als Schenkung oder als nicht rückzahlbares Darlehen zu einem niedrigen Zinsfuß. Nach etwa 50 Jahren gehen die Heimstätten in den Besitz der Stadt Rostock über. —

Ein Neubau des Kurhauses „Mutiger Ritter“ in Bad Kösen ist nach dem Entwurf des Prof. Schultze-Naumburg und mit einem Kostenaufwand von gegen 1,5 Mill. M. anstelle des abgebrannten Hauses beschlossen worden. —

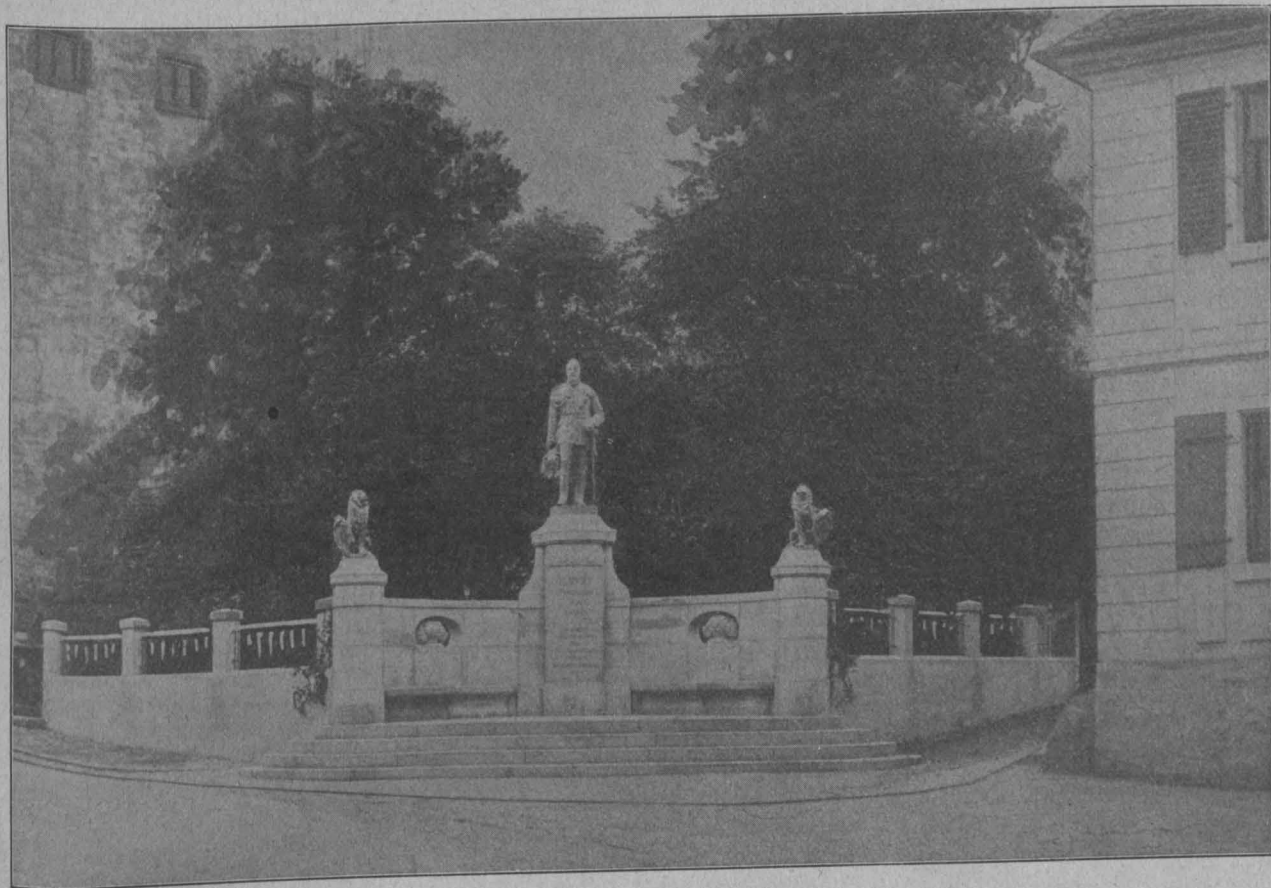
Inhalt: Der Donau-Übergang bei Tschernavoda und der Hafen von Constantza. — Winkelrahmen für Hochbauten zur Uebertragung von Seitenkräften auf das Fundament. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber in Berlin.



AS DENKMAL KAISER WIL-
HELMSI. IN HEILSBRONN IN
MITTELFANKEN IN BAYERN.
ARCHITEKT: HUGO STEFFEN IN
MUENCHEN. * * * * *

===== DEUTSCHE =====
* * * * BAUZEITUNG * * * *
* 50. JAHRGANG 1916. * NO. 85. *



Das Prinzregenten-Denkmal in Heilsbronn in Mittelfranken. Architekt: Hugo Steffen in München.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. N^o 85. BERLIN, DEN 21. OKTOBER 1916.

Die neuen Denkmäler für Prinzregent Luitpold und für Kaiser Wilhelm I. an der Gräberstätte der Hohenzollern in Bayern.

Von Hugo Steffen, Architekt in München. Hierzu eine Bildbeilage.



Nichts ist bekanntlich schwerer, als einem an Baudenkmalern von historischer Bedeutung reichen kleinen Städtchen, das von der Neuzeit fast noch unbeleckt ist, neue Kunstwerke zuzufügen, namentlich an auffallenden Stellen. Das wird häufig verlangt, denn der Stifter und Bauherr drängt unter allen Um-

ständen darauf, die betreffende Stiftung auffällig errichtet zu sehen. Die Behörden, vor allem aber nun der Architekt, widerstreben solchen Ansinnen, wenn es gilt, ein altgewohntes, liebliches Straßenbild umzugestalten, zu zerstören oder gar mit der Neuschöpfung einen Mißton in die Umgebung zu bringen. So ehrenvoll derartige Aufgaben sind, ein jederzeit für das Alle, für die Erhaltung der Kunst- und Baudenk-mäler und die Schonung historischer Städtebilder kämpfender Künstler geht vorsichtig zu Werk.

Zwei Denkmäler sind es, die in dem anmutigen ruhigen Städtchen Heilsbronn in Mittelfranken, dessen hervorragendes Münster die älteste Hohenzollerngrabstätte birgt, vom Verfasser errichtet wurden. Das Denkmal für den Prinzregenten Luitpold von Bayern und das angesichts des Münsters liegende Kaiserdenkmal für Wilhelm I., welches gleichzeitig als Kriegerdenkmal gedacht ist.

Das an Erinnerungen so reiche, schöne Städtchen liegt in einer Talsenkung, umgeben von reichem Waldbestand, weshalb auch vorerst von dem etwas

entfernten Bahnhof aus nichts weiter zu sehen ist, als die über alles hinweg ragende Spitze des Katharinenturmes. Es ist ein von Fremden wenig aufgesuchtes und doch so liebezendes Erdenfleckchen, träumend von vergangenen Tagen, in denen noch das mächtige Kloster eine Rolle spielte.

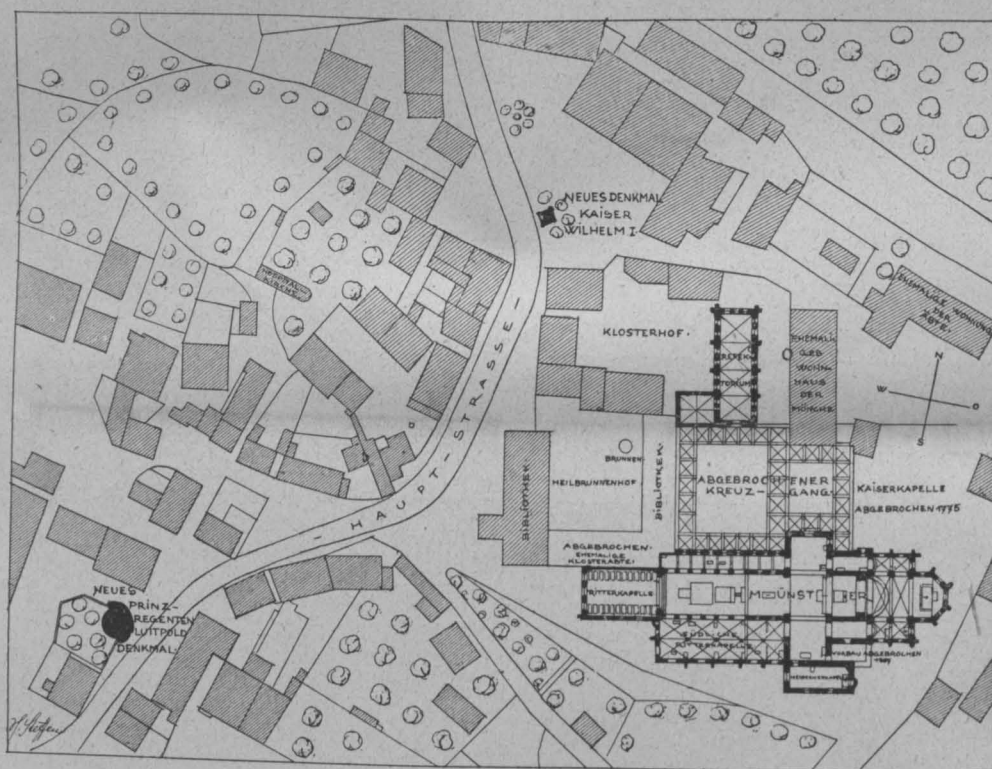
Wie die meisten derartigen Städte, besteht auch Heilsbronn aus einer Hauptstraße, an die sich kleine Seitengäßchen und Plätze anschließen. Vom Bahnhof aus führt eine kurze Landstraße hinaus zum Ort, an einem schönen Eingangstor vorbei, nach dem tief unten gelegenen Marktplatz, um den sich noch kleine einfache, aber liebliche Häuschen gruppieren. Hier wurde das Kaiserdenkmal errichtet. Im Hintergrund links des Platzes ist die seit alter Zeit im Betrieb stehende kleine Klosterwirtschaft — ein Fachwerkbau — ersichtlich, hinter welcher sich die umfangreiche Münsterkirche und die übrigen, meist noch bestehenden Klostergebäulichkeiten ausbreiten. Rechts von der Straße, auf einem jetzigen Guts-hof liegt das sogenannte „interessante Haus“, bestehend aus der ehemaligen alten romanischen Spittalkirche mit noch reicher Außenarchitektur, auf welcher, nach Entfernung des Dachstuhles, ein großes schönes Fachwerksgebäude Ende des 17. Jahrhunderts errichtet wurde. In dem reich gewölbten Chör-lein dieser einstigen Kirche befindet sich seit mehr denn 150 Jahren eine Schmiede, ein selten malerisches Motiv für einen Künstler!

Vom Marktplatz führt die Hauptstraße hinauf zu dem erwähnten Katharinenturm. Hier stand einstens

die Katharinen-Kirche, von welcher, nach dem im 18. Jahrhundert erfolgten Abbruch des Schiffes, nur noch der mächtige mittelalterliche Turmbau mit steilem Dach und schönem, barockem Glockentürmchen übrig geblieben ist. Der am Turm liegende kleine Garten, umgeben von einer stimmungsvollen Mauer, war einstens Friedhof. Jetzt erhebt sich an der nach der Straße zu gelegenen Ecke das neue Prinzregenten-Denkmal, welches der Bauherr dort errichtet haben wollte. Die Figur des Regenten und die beiden Löwen waren schon fertig modelliert, die Ecke der aus dem 18. Jahrhundert stammenden Mauer schon durchschlagen, als der Architekt gerufen wurde. Nach vielfachen Verhandlungen fand dessen Entwurf für den betreffenden Platz die allerhöchste Genehmigung.

Dieser Katharinenturm bildet gewissermaßen das Wahrzeichen der Stadt, wobei an die Klosterzeit noch eine Stiftung des täglichen Mittagläutens erinnert. Die sehr alte Glocke droben trägt die Inschrift:

„So oft ich meinen Ton laß in die Lüfte schallen,
So vieler Segen soll auf dich, mein liebes Heilsbronn, fallen.“



Das fränkische Kloster Heilsbronn in Bayern.

Die für das Städtchen verhältnismäßig große Münsterkirche, deren Hauptschiff aus der romanischen Zeit stammt, ist in Basilikenform angelegt. An ersteres schließt sich das Querschiff mit gotischem Chor, und weiterhin die Ritter- und Heidecker-Kapelle an. Die großen Kreuzgänge und die Bibliothek-Gebäude sind abgebrochen, hingegen blieben Refektorium und Wohnhaus der Äbte mit noch prächtigen kunstgewerblichen Schätzen erhalten. Letzteres Gebäude ist infolge seiner reichen inneren Dekorationen zu einem Museum hergestellt. Von den zahlreichen Kunstschatzen seien nur das prächtige Sakramentshäuschen von Adam Krafft und ein künstlerisch bedeutendes Kruzifix von Veit Stoß hervorgehoben.

Ein kurzer Blick auf die Geschichte des einst berühmten Klosters Heilsbronn soll hier folgen. Unter einem alten Wandgemälde im Münster, die Gründung des Klosters Heilsbronn darstellend, befinden sich zwei Tafeln, die in deutscher Uebersetzung Folgendes sagen: „Im Jahre 1132 nach Christi Geburt wurde diese Stätte gegründet, welche Heilsbronn genannt wird, zu Ehren der Jungfrau Maria und des heiligen Jacobus des Älteren, des Zebedäus.

Verzeihe o Gott, und gib all denen, die hier begraben, die ewige Ruhe.“

Die andere Tafel enthält folgende Inschrift: „Dankend verehrt dieser Tempel Otto und den Grafen Rapoto; Ihn hat ein Bischoff gegründet, ein Graf ihn mit Gütern beschenkt. Der war von Abenberg Graf und jener war Bischof von Bamberg.“

Die Hohenzollernschen Burggrafen waren Jahrhunderte hindurch Schirmvögte und Gönner des Klosters, sie hielten sich mit Vorliebe dort auf, weshalb sie sich daselbst begraben ließen. Selbst als im Jahre 1415 die Nürnberger Burggrafen Kurfürsten von Brandenburg wurden, behielten sie ihre Grabstätte in dem fränkischen Kloster Heilsbronn bei. Hier wurde u. a. der erste brandenburgische Kurfürst Friedrich I., gestorben 1440, mit seiner Gemahlin Else von Bayern, gestorben 1442, bestattet. Der letzte der in Heilsbronn zur ewigen Ruhe bestatteten Hohenzollern ist Markgraf Joachim Ernst von Brandenburg-Ansbach, gestorben 1625. Seit dem dreißigjährigen Krieg fanden weitere Beisetzungen nicht mehr statt. Zur Erhaltung der zahlreichen, künstlerisch wertvollen

Hohenzollern-Denk-mäler im Münster hat König Friedrich Wilhelm IV. eine ansehnliche Stiftung eingesetzt, aus deren Zinsen auch manches Gute für den Ort geschehen ist.

Kaiser Wilhelm I., sein Sohn Kaiser Friedrich, der jetzige Kaiser, sowie Kronprinz Friedrich Wilhelm waren an der Ruhestätte ihrer Ahnen und vor allem Kaiser Friedrich verweilte als Kronprinz mit Vorliebe an dieser historischen Stätte, weshalb dem Kaiser Wilhelm I. angesichts des Münsters, in dem seine Ahnen liegen, auf dem Marktplatz das Denkmal errichtet wurde, welches zugleich als Kriegerdenkmal gedacht ist.

Schon König Friedrich III. von Preußen wollte das Münster mit den Grabstätten und zahlreichen Hohenzollern-Denk-mälern durch Schinkel wieder herstellen lassen, aber erst König Friedrich Wilhelm IV. trat der Sache ernstlich näher und es kam eine Verständigung zwischen König Ludwig I. von Bayern und dem König von Preußen zustande, weshalb Anfang der 50er Jahre Ludwig I. durch Gärtner den Dom selbst auf seine Kosten wieder herstellen ließ.

Nach Errichtung des Prinzregenten-Denkmales erging nun an den Verfasser die weitere Anforderung, in Heilsbronn auch das Kaiserdenkmal zu errichten. Es war für ihn ein Glück, bei der Wahl des Platzes freie Hand gehabt zu haben. Er wählte am Marktplatz die Stelle, an der hinter den niedrigen Häusern die Spitze des Münsterturmes hervorlugt. Leider wurde inzwischen das im Hintergrund des Denkmals liegende kleine Fachwerkhaus, sogen. ur-alte Klosterwirtschaft, teilweise abgebrochen und vergrößert, was zur Verschönerung des Platzes nicht beiträgt, weshalb der Architekt anordnete, an dieser Stelle einen Baum zu pflanzen, was geschah. Dieses Denkmal besteht nach der Bildbeilage aus einem 9 m hohen Obelisk aus Muschelkalkstein, dessen

Das Regenten-Denkmal am Katharinenturm, dem Andenken des Prinzregenten Luitpold gewidmet, ist gleichfalls den örtlichen Verhältnissen mit mög-

(Entscheidung des Bezirksausschusses für „unfertige“ Straßen. Eine nach dem früheren Ortsstatut „fertige“ Straße kann bei Eingemeindung nicht wieder zu einer „unfertigen“ werden auf Grund der höheren Anforderungen des neuen Ortsstatutes.) Der Kaufmann N. beantragte, ihm die Erlaubnis zur Errichtung eines Wohnhauses an der Wilamowitz-Straße zwischen der Horn- und Villen-Straße auf seinem im Bezirk der ehemaligen, durch Ges. v. 31. März 1900 der Stadt Posen einverleibten Landgemeinde Wilna gelegenen Gelände zu erteilen. Die städt. Baupol.-Verw. lehnte, nachdem sie sich mit dem Magistrat ins Benehmen gesetzt hatte, unterm 18. April 1914 die Baugenehmigung ab. Hiergegen wandte sich N. mit der Klage. Der Bezirksausschuß versagte ihr den Erfolg. Dieser Entscheidung ist in ihrem Ergebnis der 9. Senat des pr. Ob. Verwalt.-Ger. am 9. Mai 1916 beigetreten. Hierfür sind folgende Erwägungen bestimmend gewesen: Nach § 12 des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 kann durch Ortsstatut bestimmt werden, daß an Straßen oder Straßenteilen, die noch nicht gemäß den baupolizeilichen Bestimmungen des Ortes für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt sind, Wohngebäude mit einem Ausgang nach diesen Straßen oder Straßenteilen nicht errichtet werden dürfen. Das ortsstatutarische Bauverbot findet auf sogen. historische Straßen keine Anwendung. Hierunter sind begrifflich nur solche Straßen oder Straßenteile zu verstehen, die bereits vor dem Inkrafttreten eines derartigen Ortsstatutes im wesentlichen ihren Abschluß als Ortsstraßen gefunden haben, sodaß von einer Weiterentwicklung in den hauptsächlichsten Beziehungen nicht mehr gesprochen werden kann. Mit der Anlegung der Wilamowitz-Straße ist aber erst mehrere Jahre nach Erlaß des Ortsstatutes für Wilna begonnen worden. Bei dieser Sachlage kam es darauf an, ob die Straße oder der hier fragliche Straßenteil schon vor der Eingemeindung nach den Vorschriften für Wilna fertig gestellt worden waren. Traf das zu, so konnte die Straße durch das für Wilna zur Geltung gelangte Ortsrecht der Stadt Posen nicht wieder zu einer unfertigen im Sinne des § 12 des Fluchtliniengesetzes werden. Eine nach den maßgebenden Bestimmungen für den öffentlichen Verkehr und dem Anbau fertig gewordene Straße kann nicht dadurch wieder zu einer unfertigen werden, daß durch neuere Bestimmungen schärfere Anforderungen an ihre Beschaffenheit gestellt werden, oder daß die Straße einer Gemeinde einverleibt wird, in der solche schärferen Bestimmungen bestehen. Wenn der Bezirksausschuß seine abweichende Ansicht mit dem Hinweis auf die jederzeit zulässige Veränderung bestehender Fluchtlinien begründet, so übersieht er, daß diese auch zur Erweiterung älterer Straßen nicht seltene Maßnahme in § 1 Abs. 1 des Gesetzes von 1875 eine Stütze findet, sofern hiernach die Fluchtlinien-Festsetzung nicht nur der Anlegung, sondern auch der Veränderung von Straßen dient. Entsprechendes gilt aber nicht hinsichtlich des Bauverbotes aus § 12 dieses Gesetzes. Durch das Bauverbot können sich die Gemeinden gegen den Nachteil unregelmäßigen Bauens an unfertigen Straßen schützen. Diese ihnen beigelegte, in die Baufreiheit des Grundeigentümers tief einschneidende Befugnis mit Hilfe wechselnder polizeilicher Bestimmungen dauernd auch bei fertig gewordenen Straßen anzuerkennen, ist beim Fehlen einer dahingehenden gesetzlichen Norm ohne weiteres abzulehnen. Der hier in Betracht kommende Teil der Wilamowitz-Straße

Entsprechend der allgemeinen Bautätigkeit war auch der gemeinnützige Wohnungsbau sehr gering. Im gesamten wurden von Behörden, Stiftungen, Vereinen und Genossenschaften in den Großstädten 697 Wohnhäuser mit 2345 Wohnungen hergestellt (gegen 1194 Häuser im Vorjahr). Arbeiterwohnhäuser befanden sich darunter 589 mit 1846 Wohnungen, Beamtenwohnhäuser 108 mit 499 Wohnungen. Die meisten Arbeiterwohnungen entstanden in Essen mit 402, Hamburg 172. Es folgten Frankfurt a. M. mit 129, Köln mit 122, Gelsenkirchen mit 121, Leipzig mit 111, Duisburg mit 110 und Hannover mit 106. Die meisten Beamtenwohnungen wurden gebaut in Essen

mit 86, Bremen 74, Stuttgart 62, Kassel 56, Köln 54 und Düsseldorf 52.

Die Zahl der leerstehenden Wohnungen im Verhältnis zu den vorhandenen war am größten in Hamburg mit 6,8⁰/₀, Altona 6,3⁰/₀, Düsseldorf und Barmen mit je 5,7⁰/₀, Charlottenburg 5,2⁰/₀, Berlin-Schöneberg 5⁰/₀. — Rl.

Bismarck und der Kurfürstendamm zu Berlin. Daß es Bismarck war, auf dessen Anregung die Anlage des Kurfürstendamms in Berlin und damit die Möglichkeit der Anlage der Villenkolonie Grunewald zurück zu führen ist, ist dem Gedächtnis der Mitwelt vielfach entschwunden. Nun erinnern Veröffentlichungen des „Grenzboten“ aus dem Nachlaß Poschingers wieder daran und zeigen den Reichskanzler nicht nur als Anreger, sondern geradezu als Schöpfer der Anlage, für deren Ausführung er bis ins Einzelne gehende Anweisungen gab. Die Anregungen und Anträge gehen bis vor den deutsch-französischen Krieg zurück. Ein Bericht Bismarcks an König Wilhelm vom 18. Mai 1868 enthält u. A. die Stelle: „Meinem Dafürhalten nach wären folgende neue Reitwege besonders wünschenswert: 1. Längs der Promenade an der Tiergartenstraße von der Bellevue-Straße bis zum Hofjäger. Es dürfte hierbei kaum nötig sein, gute Bäume zu opfern, da dieselben gewandten Reitern kein Hindernis bieten. 2. Ein Reitweg durch die sogen. neuen Anlagen jenseits Bellevue bis zum Schiffahrtskanal, da bisher der Teil des Tiergartens zwischen Bellevue, dem Charlottenburger Chausseehause und dem Schiffahrtskanal nicht einmal längs der Charlottenburger Chaussee einen durchgehenden Reitweg enthält. 3. Eine direktere Verbindung zwischen dem Tiergarten und dem Grunewald, in der Verlängerung des Kurfürstendamms direkt nach dem Walde und durch Anlage eines teilweise vorhandenen Weges vom Knie in Charlottenburg südlich von Charlottenburg nach Witzleben... Der Kurfürstendamm führt bisher nur bis zum Charlottenburg-Wilmersdorfer Weg und ist der einzige weiche Weg dorthin.“ Hier erwähnt Bismarck zum ersten Mal seine Absicht der Ausgestaltung des Kurfürstendamms, der damals mehr ein Feldweg als eine Straße war. Um das zu verwirklichen, forderte Bismarck im Februar 1873 in einem Schreiben an den Chef des Zivilkabinetts von Wilmowski: „... Daß meines Erachtens den Anbauern zu beiden Seiten des Kurfürstendamms nicht gestattet werden sollte, irgend einen Teil desselben mit in ihre Häuserberechnung hineinzuziehen und als Ersatz für die ihnen obliegende Pflicht zur Hergabe des Straßenterrains zu benutzen... Mein Antrag würde daher dahin gehen, daß ganz unabhängig von dem fiskalischen Kurfürstendamm, die gesetzliche Straßenbreite aus eigenen Mitteln (der Adjacenten) herzugeben ist...“ Seit 1868 hat Bismarck an dem Gedanken des Ausbaues des Kurfürstendamms zähe festgehalten. Im Anfang der siebziger Jahre ist er in den Kampf um den Plan eingetreten, den Grunewald als „Ausfallstraße“ großen Stiles herzustellen. Die Grundlage des heutigen Berliner Kurfürstendamms aber bildeten die folgenden, am 17. Juni 1873 an den Handels-Minister Dr. Achenbach gerichteten Zeilen: „Aus den... entwickelten Gründen bitte ich Ew. Exzellenz nochmals, die Hergabe einer vollen Straßenbreite auf jeder Seite des Kurfürstendamms fordern zu lassen, damit auf diese Weise für die zwischen Grunewald und Tiergarten zu schaffende Verkehrslinie die dreifache Breite einer gewöhnlichen Straße erzielt werden kann. Dieselbe würde etwa den Linden entsprechen.“ Der Widerstand, auf den er stieß, war so scharf, daß er seine Wünsche erst in den achtziger Jahren, in Verbindung mit dem Plan der Begründung der Kolonie Grunewald durchsetzen konnte. So durfte er mit vollem Recht sagen: „Den Kurfürstendamm und die Villenkolonie Grunewald, die damit zusammenhängt, habe ich ganz allein durchgekämpft. Ich kann wohl sagen, daß mir in dieser Sache mehr Schwierigkeiten bereitet wurden, als es durch sämtliche Diplomaten Europas je geschehen ist.“ —

Gartenstadt Grünwinkel bei Karlsruhe. Ueber eine neue Gartenstadt Grünwinkel bei Karlsruhe — die badische Residenz besitzt bereits eine Gartenstadt bei Rüppur — enthält die „Bad. Presse“ folgende Mitteilungen: Der badische Landeswohnungs-Verein hat den Entschluß gefaßt, eine Kleinwohnungs-Ausstellung zu veranstalten, die mit einer Ausstellung für Kleingartenbau und Kleintierzucht verbunden sein soll. Die Ausstellung wird im Stadtteil Karlsruhe-Grünwinkel errichtet und eine Auswahl praktischer Kleinwohnungen umfassen, aus denen nach dem Schluß der Ausstellung die neue Gartenstadt Grünwinkel gebildet wird. Diese Gartenstadt soll in folgender Weise eingerichtet werden: Mindestens vier Fünftel der zu erstellenden Wohnungen sollen Kleinwohnungen

sein, in denen Arbeiter, Handwerker und gering besoldete Beamte Unterkunft finden. Im Interesse einer gesunden Bevölkerungsmischung soll außerdem eine Anzahl Wohnungen für den Mittelstand, insbesondere für Industrie-Beamte, vorgesehen werden. Zu jeder Wohnung wird ein Garten gehören und der umfangreiche städtische Grundbesitz, der an das Gelände der Gartenstadt anstößt, wird den Bewohnern Gelegenheit geben, einen Acker hinzu zu pachten. Als wichtige Ergänzung dieser Wohnungen soll ein Wohlfahrtshaus mit Räumen für Kinderkrippe, Kinderhort, Versammlungssaal, Bibliothek, Lesezimmer und mit Spielplatz und Garten für die Kinder errichtet werden, sofern es gelingt, für diesen wichtigen Teil der Ausstellung die erforderlichen Mittel zusammen zu bekommen. Besonders ist daran gedacht, den kriegsgetrauten Ehepaaren, die sich ihre Möbel zumeist erst nach Friedensschluß beschaffen werden, zu guten Wohnungs-Einrichtungen zu verhelfen. Auf der Ausstellung sollen derartige Muster-Einrichtungen gezeigt werden. Die Ausarbeitung der Pläne soll vom Landeswohnungs-Verein im Einvernehmen mit der Gartenstadt-Genossenschaft vorgenommen werden. Es ist beabsichtigt in der ersten Bauperiode, die sogleich nach Friedensschluß beginnen soll, 100 bis 120 Wohnungen zu errichten. Es sollen neben städtischen Einfamilienhäusern, die als Gruppen-, Doppel- oder Einzelhäuser gezeigt werden sollen, auch einige ländliche Anwesen, wie sie der Ansiedlung von Industriearbeitern auf dem Lande zum Muster dienen können, und ein paar Miethäuser mit Stockwerkswohnungen gebaut werden. Außerdem auch das schon erwähnte Wohlfahrtshaus. Etwa ein Jahr nach Friedensschluß soll die Ausstellung eröffnet werden. —

Zum Einsturz der Quebec-Brücke über den St. Lorenz-Strom, über den wir in No. 76 berichteten, gibt die „Schweizerische Bauzeitung“ No. 13 d. J. eine Mitteilung, aus der hervorzugehen scheint, daß es sich im vorliegenden Fall tatsächlich nur um einen Montage-Unfall handelt und zwar während des Hochwindes des 195^m weit gespannten, im Augenblick des Aufziehens ohne die Längsträger rd. 4600^t schweren eingehängten Mittelträgers, der, nebenbei bemerkt, länger ist, als alle bisher in Europa ausgeführten Balkenträger. Wie wir schon früher ausführten, wurde dieses Mittelstück in etwa 5^{km} Entfernung von der Brücke auf festem Gerüst in geringer Höhe über dem Wasserspiegel zusammengebaut. Durch darunter fahrende Schiffe, die, anfangs mit Wasserballast gefüllt, dann leer gepumpt wurden, hob man die Konstruktion von der Rüstung ab und fuhr sie schwimmend unter die Oeffnung der Brücke in richtiger Stellung ein. Sie war nun 45^m hoch zu heben, da die Brückenbahn etwa 60^m über Wasserspiegel liegt. Die Hebung erfolgte mit auf den Enden der Kragarme aufgestellten Druckwasserwinden von je 900^t Tragkraft und 60^{cm} Hub, an denen langgliedrige Bolzenketten aufgehängt waren, die je ein Querraupt trugen, auf denen die Enden des Brückenträgers ruhten. Nach jedem Hub wurden die Ketten durch Bolzen abgefangen, um die Winden wieder ablassen zu können. Als der Träger etwa 9^m gehoben war, also nicht nach Vollendung der Arbeit, wie in den ersten Meldungen mitgeteilt worden ist, scheint eines der 4 Auflager der Träger-Enden vom Querraupt abgerutscht zu sein, die 3 anderen hielten dann noch eine Weile stand, konnten die Last allein aber nicht mehr tragen und der Brückenträger stürzte nun in die Tiefe. —

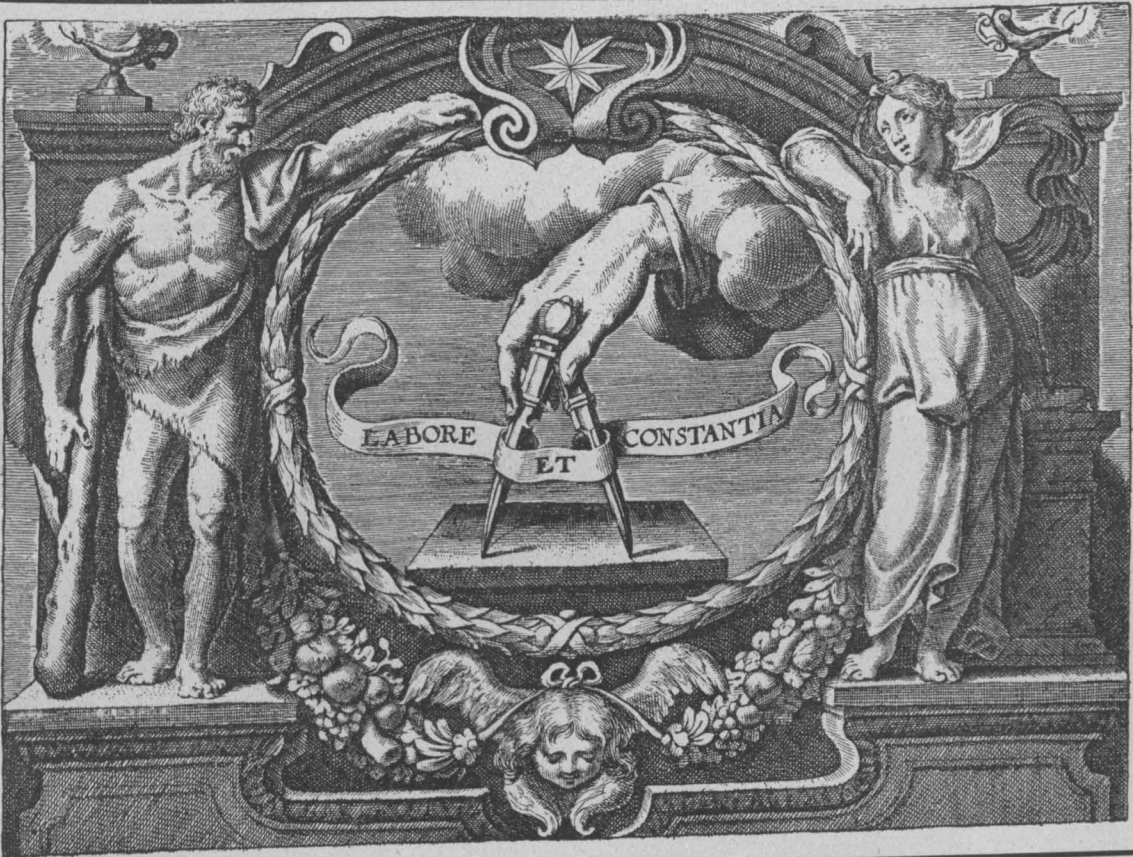
Chronik.

Wiederherstellungen im Schloßgarten von Veitshöchheim. Der nach dem Versailler Vorbild in den Jahren 1755 bis 1779 angelegte Schloßgarten in Veitshöchheim bei Würzburg mit seinen zahlreichen Skulpturen, Wasserkünsten usw. (Jahrgang 1906, No. 46 der „Deutschen Bauzeitung“) war im Lauf der Zeit ziemlich in Verfall geraten. Es sind nunmehr die Wasserkünste wieder in Betrieb gesetzt und die Stuckarbeiten des reizenden Lustschlosses erneuert worden. Ferner wurde mit einem Kostenaufwand von 3000 M. der im Hofgarten befindliche Pavillon mit einem neuen Dach versehen und stilgerecht erneuert, ebenso das einzigartige Schneckenhaus. Wiederhergestellt wurden weiter die beiden Wasserbecken, von denen eines die berühmten „Vier Jahreszeiten“ enthält. In nächster Zeit sollen auch die Neptungruppe und der Pegasus, der ehemals vergoldet war, wieder aufgefrischt werden. —

Inhalt: Die neuen Denkmäler für Prinzregent Luitpold und für Kaiser Wilhelm I. an der Gräberstätte der Hohenzollern in Bayern. — Rechtsfragen. — Vermischtes. — Chronik. —

Bildbeilage: Das Denkmal Kaiser Wilhelms I. in Heilsbronn in Mittelfranken in Bayern.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. Nº 86. BERLIN, DEN 25. OKTOBER 1916.

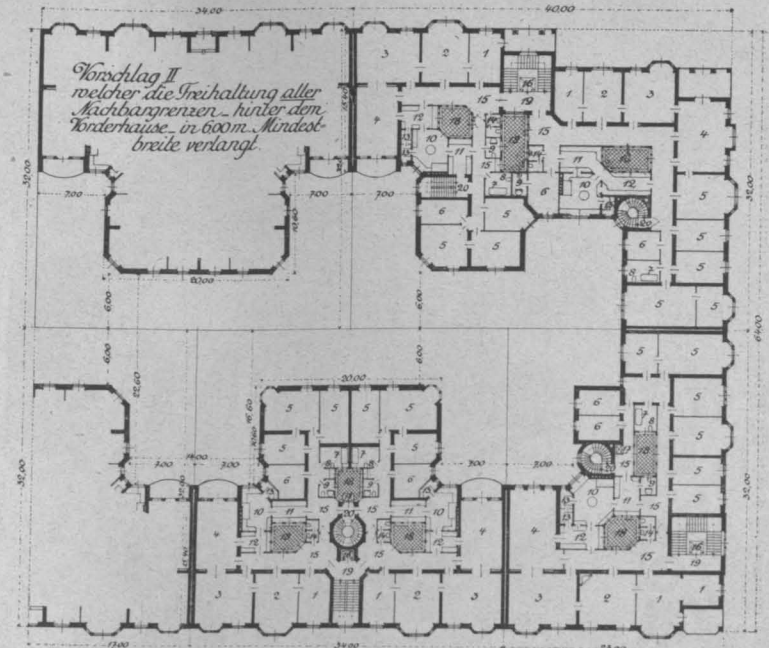
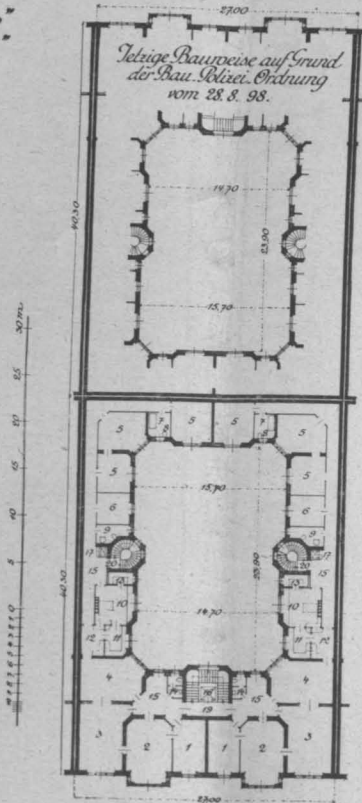
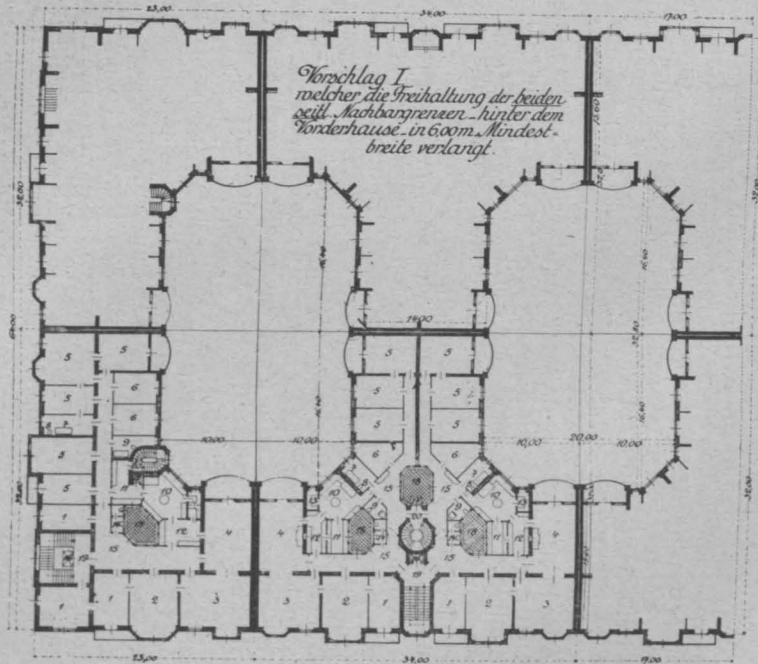
Zur Umgestaltung der Bauviertel in Großstädten.



Wie wir S. 408 berichteten, hat die „Städtische Kunst-Deputation“ von Berlin eine Reihe von Preisausschreiben erlassen, die zunächst das Ziel haben, die Architektenschaft von Groß-Berlin im Kampf mit der durch den Krieg vielfach hervorgerufenen wirtschaftlichen Not zu stützen; die daneben aber auch ein ideales Ziel auf praktischer Grundlage verfolgen. Das ist namentlich der Fall bei dem Preisausschreiben, das sich mit der Umgestaltung von Bauvierteln im Westen Berlins beschäftigt. Es soll bei diesem Preisausschreiben gezeigt werden, wie es in baukünstlerisch wertvoller und wirtschaftlich vorteilhafter Weise möglich ist, die Bauviertel, die zwischen der Weichbildgrenze, dem Kurfürstendamm, dem Landwehr-Kanal und der Potsdamer Bahn liegen, umzugestalten, soweit nicht einzelne Bauten den jetzigen erhöhten Ansprüchen bereits genügen. Es ist dabei Rücksicht auf größere Wohnungen zu nehmen und es soll die Umgestaltung erfolgen entweder durch Umbau vorhandener Baulichkeiten, oder durch eine anderweitige Aufteilung tiefer Baublöcke mittels Nebenstraßen und Neubauten, oder endlich auch in anderer Weise. Das lenkt die Aufmerksamkeit auf Bestrebungen, die schon seit Jahren durch den Architekten Geheimen Baurat Dr.-Ing. h. c. Heinrich Kayser von der früheren Firma Kayser und von Großheim in Berlin verfolgt werden, aber noch nicht in die weitere Öffentlichkeit gedrungen sind. Die Bestrebungen sind dargestellt auf den nachfolgenden beiden Seiten, die mit Tafel I und Tafel II be-

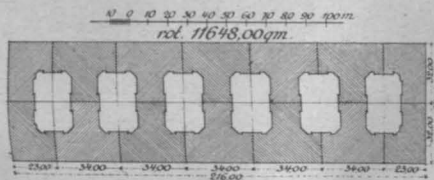
zeichnet sind. Die beiden Tafeln enthalten Vorschläge für die Einführung der Baukörper-Beschränkung, welche auf Grundlage der bestehenden Bauflächen-Beschränkung ermöglicht werden kann, um unter Anderem die störenden Brandgiebel, die sogenannte Hofhöhle und die Berliner Stube grundsätzlich auszuschließen. Ein Bebauungsplan für ein städtisches Gebiet mit zahlreicher Einwohnerschaft, der in künstlerischer, verkehrstechnischer und gesundheitlicher Hinsicht durchschlagende Verbesserungen gegen die heutigen Zustände auf diesem Gebiet gewährleistet, ist nach der Ansicht des Verfassers dieser Vorschläge nur möglich durch Schaffung tunlichst regelrechter, nicht über 60—64 m tiefer Baublöcke und durch Einführung der kubischen Bebauung anstelle der heutigen Bauflächen-Beschränkung. Straßenanlagen nach den Kayser'schen Vorschlägen gehen von der Erwägung aus, daß durch Gewinnung möglichst regelrechter Baublocks von nicht über 120—150 m Länge und 60—64 m Tiefe wesentliche Vorzüge für die Bebauung sich ergeben. Es fällt durch diese Annahme die $6 + 26 = 32$ m hinter der Baublucht beginnende dritte Bebauungszone ganz aus, eine Zone, die erfahrungsgemäß die eigentliche Ursache für viele Ungelegenheiten bei der Ausgestaltung tiefer Baustellen und für erhebliche Weitläufigkeiten im Verkehr zwischen der Baupolizei-Behörde und dem Bauherrn im Verein mit dem Architekten über diesen Punkt bilden. Zweifelloos bedingen die kleinen Baublöcke ein etwas größeres Straßennetz, ein Umstand, der jedoch in wirtschaftlicher Hinsicht vielleicht nicht so schwer ins Gewicht fallen dürfte, da mit den längeren Straßen auch eine längere Front-Entwicklung verkäuflicher Baustellen geschaffen wird und in den meisten der 20 m breiten Straßen

Vorschläge für die Einführung der Baukörper-Beschränkung
welche auf Grundlage der bestehenden Bauflächen-Beschränkung
ermöglicht werden kann, um u.a. die störenden Brandgebel, die
sog. Hofhöfe und die Berliner Klübe grundsätzlich auszuschließen.



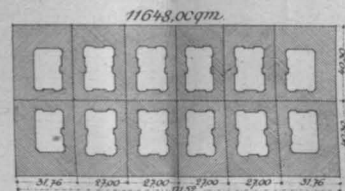
Größe der Grundstücke: $34 \cdot 32 = 1088,0 \text{ qm}$
 Bau-Flächen-Beschränkung:
 nach § 2 der Baupolizei-Ordnung vom 22. August 1898
 I. Zone $6 \cdot 34 \cdot \frac{100}{100} = 204,0 \text{ qm}$
 II. Zone $26 \cdot 34 \cdot \frac{65}{100} = 574,6 \text{ „}$
 III. Zone nicht vorhanden —
 zusammen 778,6 „
 somit erforderlicher Hof: 309,4 qm

Bau-Körper-Beschränkung:
 Der für jedes Grundstück zulässige Baukörper darf bei seiner architektonischen Durchbildung bei geringerer bebauter Fläche in der Höhe, und umgekehrt, bei geringerer Höhe in der bebauten Fläche gesteigert werden, jedoch immer unter Beobachtung der an den Grenzen frei zu lassenden Flächen von 6 m Mindestbreite (siehe oben).



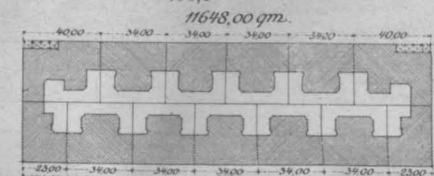
$27,0 \cdot 40,3 = 1088,00 \text{ qm}$
 I. Zone $6,0 \cdot 27 \cdot \frac{100}{100} = 162,00 \text{ qm}$
 II. Zone $26,0 \cdot 27 \cdot \frac{65}{100} = 456,30 \text{ „}$
 III. Zone $8,3 \cdot 27 \cdot \frac{50}{100} = 112,05 \text{ „}$
 zusammen 730,35 qm
 357,65 qm

Die in oben stehendem Beispiel ermittelten Bauhöhen gestatten nur eine kubische Baumasse von: $324 \cdot 22 + (730,35 - 324) \cdot 21,2 = 15742,6 \text{ cbm.}$



$34 \cdot 32 = 1088,0 \text{ qm}$
 I. Zone $6 \cdot 34 \cdot \frac{100}{100} = 204,0 \text{ qm}$
 II. Zone $26 \cdot 34 \cdot \frac{65}{100} = 574,6 \text{ „}$
 III. Zone nicht vorhanden —
 zusammen 778,6 „
 309,4 qm

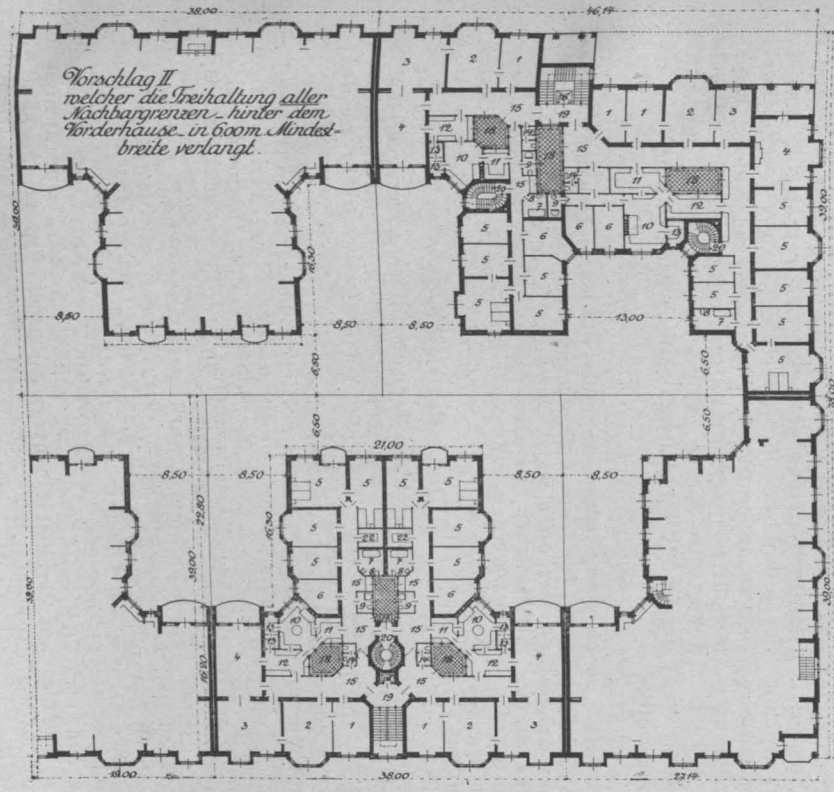
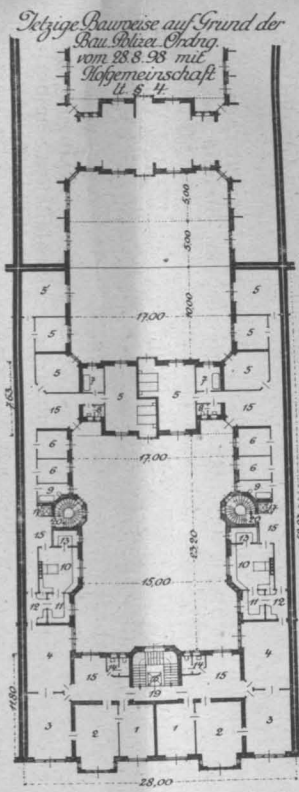
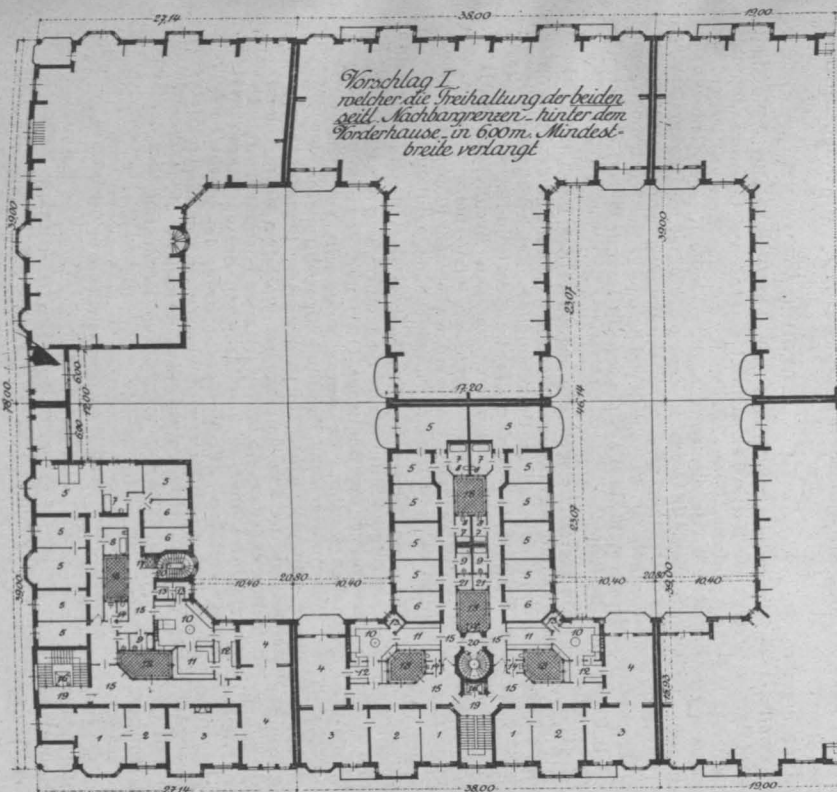
Die bebaubare Fläche von 778,6 qm gewährt bei 22 m Bauhöhe eine Baumasse von $778,6 \cdot 22 = 17129,2 \text{ cbm.}$ Da in oben stehendem Beispiel nur 730,4 qm bebaut sind, ergibt sich eine Steigerung der Bauhöhe von 22 m auf $\frac{17129,2}{730,4} = 23,45 \text{ m.}$



Raumbezeichnungen:

1. Zimmer des Herrn.
2. Zimmer der Dame.
3. Salon.
4. Speisezimmer.
5. Schlafzimmer.
6. Mädchenzimmer.
7. Bad der Herrschaft.
8. Klosett der Herrschaft.
9. Waschraum für kleine Wäsche mit Sitzbad und Klosett für Mädchen.
10. Kochküche.
11. Spülküche.
12. Anrichte.
13. Speisekammer.
14. Toilette und Klosett.
15. Vorplatz.
16. Personen-Aufzug.
17. Aufzug für die Küchen.
18. Lichthof.
19. Haupttreppe.
20. Nebentreppe.

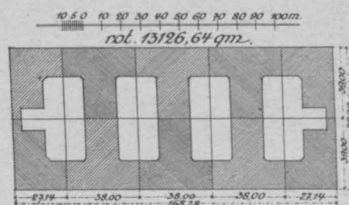
Tafel I.



Größe der Grundstücke:	38 · 39 =	1482,0 qm
Bau-Flächen-Beschränkung:		
nach § 2 der Baupolizei-Ordnung vom 22. August 1898	I. Zone 6 · 38 · $\frac{100}{100}$ = 228,0 qm	
	II. Zone 26 · 38 · $\frac{65}{100}$ = 642,2 "	
	III. Zone 7 · 38 · $\frac{50}{100}$ = 133,0 "	
	zusammen	1003,2 "
somit erforderlicher Hof:		478,8 qm

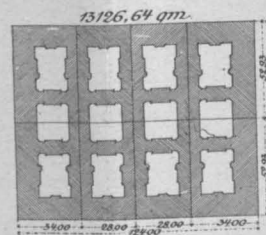
Bau-Körper-Beschränkung:
Der für jedes Grundstück zulässige Baukörper darf bei seiner architektonischen Durchbildung bei geringerer bebauter Fläche in der Höhe, und umgekehrt, bei geringerer Höhe in der bebauten Fläche gesteigert werden, jedoch immer unter Beobachtung der an den Grenzen frei zu lassen den Flächen von 6 m Mindestbreite (siehe oben).

Die bebaubare Fläche von 1003,2 qm gewährt bei 22m Bauhöhe eine Baumasse von $1003,2 \cdot 22 = 22070,4$ cbm, welche durch den oben geplanten Baukörper voll ausgenutzt ist.



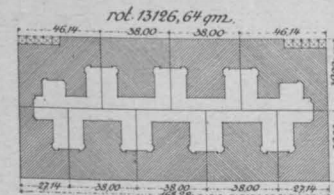
	28,00 · 52,93 =	rot. 1482,00 qm
I. Zone	6,00 · 28 · $\frac{100}{100}$ = 168,00 qm	
II. Zone	26,00 · 28 · $\frac{65}{100}$ = 473,20 "	
III. Zone	20,93 · 28 · $\frac{50}{100}$ = 293,02 "	
	zusammen	934,22 "
		547,78 qm

Die in oben stehendem Beispiel ermittelten Bauhöhen gestatten nur eine kubische Baumasse von: $336 \cdot 22 + (934,22 - 336) \cdot 20,89 = 19888,82$ cbm.



	38 · 39 =	1482,0 qm
I. Zone	6 · 38 · $\frac{100}{100}$ = 228,0 qm	
II. Zone	26 · 38 · $\frac{65}{100}$ = 642,2 "	
III. Zone	7 · 38 · $\frac{50}{100}$ = 133,0 "	
	zusammen	1003,2 "
		478,8 qm

Die bebaubare Fläche von 1003,2 qm gewährt bei 22m Bauhöhe eine Baumasse von $1003,2 \cdot 22 = 22070,4$ cbm. Da in oben stehendem Beispiel nur 953,8 qm bebaut sind, ergibt sich eine Steigerung der Bauhöhe von 22 m auf $\frac{22070,4}{953,8} = 23,14$ m.



- Raumbezeichnungen:**
1. Zimmer des Herrn.
 2. Zimmer der Dame.
 3. Salon.
 4. Speisezimmer.
 5. Schlafzimmer.
 6. Mädchenzimmer.
 7. Bad der Herrschaft.
 8. Klosett der Herrschaft.
 9. Waschkraum für kleine Wäsche mit Sitzbad und Klosett für Mädchen.
 10. Kochküche.
 11. Spülküche.
 12. Anrichte.
 13. Speisekammer.
 14. Toilette und Klosett.
 15. Vorplatz.
 16. Personen-Aufzug.
 17. Aufzug für die Küchen.
 18. Lichthof.
 19. Haupttreppe.
 20. Nebentreppe.
 21. Klopfraum.
 22. Pelzkammer.

Tafel II.

beiderseitige Vorgartenstreifen von je 3 m Breite einen Zuwachs verkäuflichen Geländes bedeuten. Auf diesen so gestalteten Baublöcken nun soll die sogenannte kubische Bebauung ihre Anwendung finden, die gleichfalls von dem Urheber der genannten Vorschläge schon seit Langem vertreten wird.

Die kubische Bebauung stellt eine den verschiedenen Bauklassen entsprechende Baudichtig-

keit in einer die Mißverständnisse ausschließenden Ausführlichkeit fest. Sie läßt die Freiheit, daß der nach der amtlichen, für jedes Grundstück feststellbaren Baumasse zulässige Baukörper bei seiner künstlerischen Ausgestaltung entweder in der Grundfläche zugunsten der Höhe, oder in der Höhe zugunsten der Grundfläche beschränkt werden kann. —

(Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Die Verleihung des Einjährig-Freiwilligen-Scheines an die Absolventen der behördlich anerkannten Baugewerkschulen ist Gegenstand einer neuen Eingabe, die der „Innungs-Verband Deutscher Baugewerksmeister“ an die Ministerien der deutschen Bundesstaaten wie an den Bundesrat selbst eingereicht hat. Es wird in dieser Eingabe zunächst darauf hingewiesen, daß hervorragende Männer des deutschen Erwerbslebens ebenso wie bedeutende Vertreter des Schulwesens schon vor Jahren die Notwendigkeit anerkannt und mit Nachdruck betont haben, daß die abgeschlossene berufliche Bildung, welche die mittleren technischen Fachschulen zu geben vermögen, als ebenbürtig gesetzt werde mit der wissenschaftlichen Bildung, die nach den heutigen Bestimmungen als Voraussetzung für die Erlangung des Einjährigenscheines gilt. Dieser Wunsch ist nach der Ueberzeugung des deutschen Baugewerbes um so berechtigter, als bisher auch schon bei anderen Schulgruppen, so bei den landwirtschaftlichen Fachschulen, bei den Lehrerseminaren und insbesondere bei den Seefahrtsschulen der Grundsatz in der Erteilung des Berechtigungsscheines zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst gewisse Wandlungen erfahren und dadurch Richtlinien zur Geltung gebracht hat, die berufliche Kenntnisse in der gleichen Weise werten wie das Wissen auf sprachlichen Gebieten.

Ohne Zweifel wird die Entwicklung in der Bewertung realer Kenntnisse nach diesem Krieg auf allen Gebieten unseres Kulturlebens weitere Fortschritte machen. Nicht mehr sollte daher in der Folge theoretisches Wissen allein ausschlaggebend sein für den militärischen Dienst als Einjährig-Freiwilliger und seine bürgerliche Bewertung, sondern es sollte auch ein bestimmtes Maß praktisch-technischen Wissens, wie es nach gehöriger berufsmäßiger Vorbereitung der Schüler von den mittleren technischen Schulen unseres Vaterlandes vermittelt wird, in der erwähnten Beziehung als gleichwertig und gleichberechtigend angesehen werden. —

Bautätigkeit in Heilsberg in Ostpreußen. Wir werden gebeten, auf die zurzeit in Heilsberg in Ostpreußen bestehende Wohnungsnot hinzuweisen. Es herrscht Mangel an Wohnungen jeder Größe; es ist so weit gekommen, daß selbst einer der dort angestellten Amtsrichter seit Oktober ohne Wohnung ist. Ein tüchtiger Architekt oder Unternehmer würde in Heilsberg zweifellos ein gutes Auskommen finden, zumal auch an öffentlichen Bauten für die nächste Zeit viel zu erwarten ist.

Die eben erst fertig gestellte Bahn-Neubaustrecke Heilsberg—Bartenstein wird zurzeit zweigleisig ausgebaut. Es ist der Neubau der Bahn von Heilsberg nach Guttstadt und mit ihm der Neubau des Empfangsgebäudes von Bahnhof Heilsberg zu erwarten. Das Postgebäude muß durch einen Neubau ersetzt werden. Auch der Vorschuß-Verein in Heilsberg wird voraussichtlich in nicht allzu ferner Zeit sich ein eigenes neues Geschäftsgebäude herstellen. Die private Bautätigkeit, die während des Krieges naturgemäß nachgelassen hat, wird namentlich nach Fertigstellung des neu erschlossenen, in der Nähe des Bahnhofes gelegenen Baugeländes recht lebhaft werden. —

Das natürliche Recht des Sachkundigen. Zu der von uns bereits mitgeteilten Äußerung der Wiener Rathaus-Korrespondenz nimmt nunmehr auch der „Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein“ mit folgenden Ausführungen das Wort: „In Wiener Tagesblättern vom 21. Sept. 1916 findet sich ein aus der „Rathaus-Korrespondenz“ übernommener Artikel über eine Stellungnahme in einer Sitzung Wiener Magistratsräte gegen die Denkschrift „Wien nach dem Kriege“ abgedruckt. Nach diesem Artikel glaubt man sachliche Ausführungen über die allgemein als dringend anerkannte Notwendigkeit einer Reorganisation des Beamtenkörpers der Gemeinde Wien mit der Bezeichnung „gröbliche Entgleisung“ abtun zu können, über die „man einfach zur Tagesordnung übergeht“. Sachgemäße Erörterungen über eine dringend notwendige Angelegenheit des öffentlichen Lebens ungerechtfertigterweise als Schmähungen und Anwürfe zu bezeichnen, und solche Erörterungen, weil sie in einem bestimmten Kreise

nicht angenehm empfunden werden, einfach durch Uebergang zur Tagesordnung erledigen zu wollen, erscheint gänzlich unzulässig. Nach dem Krieg wird die Frage mit ausführlichen Angaben neu angeschnitten und nachgewiesen werden, auf welcher Seite „die Verknennung des Wesens öffentlicher Verwaltung“ liegt. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb des Badischen Kunstgewerbevereins. Bei dem vom Bad. Kunstgewerbeverein veranstalteten Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für bemalte und plastisch verzierte Majolikavasen usw. waren 114 Arbeiten eingelaufen. Das Preisgericht hat folgenden Arbeiten Preise zuerkannt: Einen II. Preis der Arbeit mit dem Kennwort: „Für Früchte“, Verfasser Georg Renger in Ettlingen; einen III. Preis, Kennwort: „Putzstube“ von Maler Amandus Goetzell in Pforzheim. Da der I. Preis mangels geeigneter Arbeiten nicht zur Verteilung gelangen konnte, wurden statt dessen fünf IV. Preise zuerkannt, und zwar den Arbeiten „Schwarzgrün“ von Wilhelm Morano-Mannheim; „Deutschland“ und „Deutsches Schwert“ von Georg Jost-Mannheim; „Geka“ (Teller) von Georg Kamm-Pforzheim; „Und wenn die Welt voll Teufel wär“ von W. Becker, Landsturmmann aus Bärental (Feldberg). Außerdem wurden angekauft die Arbeiten: „Briefbeschwerer“ und „Spatz“ von Amandus Goetzell-Pforzheim; „Geka“ (Vase) von Georg Kamm-Pforzheim; „Senta“ und „Butterglocke“ von Georg Jost-Mannheim. —

In einem Preisausschreiben des Nassauischen Verkehrs-Vereins betr. Entwürfe für ein Titelbild des Verkehrs-buches ist unter 71 Arbeiten keiner der I. Preis zuteil geworden. Zwei II. Preise wurden Hrn. Gernroth in Offenbach, zwei III. Preise den Hrn. Schuler in Mainz und Kress in Frankfurt a. M. zugesprochen. 4 Arbeiten wurden zum Ankauf empfohlen. —

Aus einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau der erzbischöflichen Seminarien in Bamberg, unter verschiedenen bayerischen Architekten veranstaltet, ist der Architekt Prof. Ludwig Ruff in Nürnberg als Sieger für die Ausführung hervorgegangen. Der Neubau wird nach dem Wettbewerbs-Entwurf ausgeführt. —

Chronik.

Wasserturm mit Krieger-Gedenkhalle in Steglitz. Die Stadt Steglitz bei Berlin beabsichtigt, im unteren Geschloß des mit einem Aufwand von 200000 M. auf den Rauben Bergen errichteten Wasserturmes eine 15 m hohe Krieger-Gedenkhalle einzurichten. In Orten, in denen die Mittel für Denkmalbauten beschränkt sind, mag diese Vereinigung von Profanem und Idealem gehen. Wo aber reichlichere Mittel vorhanden sind, sollte sie nicht stattfinden, denn ein innerer Widerspruch bleibt stets bestehen. —

Ein Verwaltungsgebäude gegenüber dem Reichstagsgebäude in Berlin, auf dem bisher unbebauten Gelände an der Spree, wird nunmehr die bauliche Umgebung des Reichshauses schließen. Das Gelände ist von den „Vereinigten Köln-Rottweiler Pulverfabriken“ angekauft worden, die den Architekten Müller-Erkelenz mit der Verfassung der Pläne betraut haben. Es steht zu hoffen, daß dieser weiß, was er dem Reichstagsgebäude und dem benachbarten Präsidialgebäude schuldig ist. —

Ein Jahnbrunnen in München ist aus Mitteln der Prinz Regent-Luitpold-Stiftung und nach einem Sieg in engerem Wettbewerb durch die Bildhauer Düll und Pezold in München geschaffen worden. Er wurde aufgestellt am Zusammenfluß der Widenmayer- und der Emil Riedel-Straße an der Isar. In einem Rundplatz von 13 m Durchmesser liegt das runde Brunnenbecken, mit 5 m Durchmesser und etwa 60 cm Höhe. Aus dem Becken steigt ein reich verziertes Postament von quadratischem Querschnitt zu 3 m Höhe, an dessen Ecken Delphine Wasser ergießen. Die Vorderseite trägt das plastische Bildnis Jahn's. Dieser Aufbau wird von einer 3 m hohen Statue in Erz gekrönt, eine unbekleidete männliche Figur darstellend. Es ist ein Symbol der männlichen Erstarkung des deutschen Volkes. —

Inhalt: Zur Umgestaltung der Bauviertel in Großstädten. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



AUTEN AUF DEM
SANKT PAULI-FRIED-
HOF IN DRESDEN. *

* ARCHITEKTEN: *
SCHILLING & GRAEB-
NER, KGL. BAURAETE
IN DRESDEN. * EIN-
GANG ZUR LEICHEN-
HALLE. * * * * *

DEUTSCHE

* * BAUZEITUNG * *

* 50. JAHRGANG 1916. *

* * * * * N^o. 87. * * * * *



Einsegnungshalle und Verwaltungsgebäude.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 87. BERLIN, DEN 28. OKTOBER 1916.

Bauten auf dem St. Pauli-Friedhof in Dresden.

Architekten: Schilling & Graebner, kgl. Bauräte in Dresden.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 451, 452 und 453.



Für diese Bauten war seinerzeit ein engerer Wettbewerb ausgeschrieben, in dem der Auftrag zur Ausführung erstritten wurde. Der Schwerpunkt derselben lag einestheils in der Gruppierung der Begräbnishalle und des Gärtnergebäudes zu einem sehr unregelmäßigen Platz und weiter bei der Totenhalle in der Unter-

bringung einer sehr großen Anzahl Leichenzellen auf sehr beschränktem Raum. Eine einfache und klare Platzlösung wurde dadurch erzielt, daß man durch die Anordnung einer Umfassungsmauer parallel zu der ersten Gräberreihe im Inneren einen länglichen Platz erhielt, wobei der nach außen fallende Teil des zu bebauenden Geländes zu einem kleinen Gärtchen — extra muros — für den Friedhofsgärtner verwendet wurde.

Ausschlag gebend für den Bauauftrag war namentlich der Vorschlag der Architekten, die Leichenzellen in 2 Geschossen unterzubringen. Da die für den Bau verfügbaren Mittel im Verhältnis sehr beschränkte waren, war es um so schwieriger, eine künstlerische Arbeit auszuführen. Eine solche war nur möglich, indem anstelle von Sandstein gebrannte Hartsteine von der Firma Rother'sche Kunstziegeleien in Liegnitz verwendet wurden und für die Vorderseite der Leichenhalle, welche etwas abseits in der Achse der Hauptallee des Friedhofes steht, farbig gebrannte Terrakotten von derselben Firma zur Anwendung kamen.

Was den Grundriß der erstgenannten Gebäude anbelangt, so war neben einer großen Haupt-Begräbnishalle noch eine zweite kleinere unterzubringen. Der Friedhof dient 4 Kirchengemeinden, sodaß die

Zahl der täglich stattfindenden Begräbnisse eine sehr große ist. Die Ansicht der Decke der großen Einsegnungshalle, sowie deren Konstruktion haben wir bereits in No. 20 Jahrgang 1915 der „Deutschen Bauzeitung“, „Mitteilungen über Zement, Beton und Eisenbetonbau“ gebracht. Sonst waren in dem Gebäude die nötigen Kanzlei- und Aufenthaltsräume für den Geistlichen zu schaffen, darüber die Wohnung des Friedhof-Verwalters.

Die Leichenhalle ist mit Aufzug versehen, sodaß die im oberen Geschos aufgebahrten Särge mittels Fahrstuhl hinunter geschafft werden können.

Die Vorderansicht der Leichenhalle ist, wie die Bildbeilage zeigt, durchaus farbig gehalten. Der Sockel besteht aus tiefdunkel braunschwarz gebrannten Steinen, während die Flächen in einem feinen Blaugrau gehalten sind. Darin stehen die Säulen in einem scharfen Gelb. Die Tür ist in grünem Ton gehalten, das Kreuz gelb, der Christuskopf weiß und die Strahlen tiefrot. Das Gesims ist braun glasiert, die darunter befindlichen Konsolen grün gleich den unten angebrachten Kränzen. Die Gesamtwirkung der Farben ist eine gute harmonische geworden und erscheint namentlich im Zusammenhang mit dem Grün der Alleebäume äußerst stimmungsvoll. Die bunten Farbentöne sind gewählt, weil die Vorderseite der Halle nach Norden liegt und die frühere Totenhalle, die an der gleichen Stelle stand, durch den Dresdener Ruß außerordentlich beeinträchtigt wurde und in Anbetracht des Zweckes, dem sie diente, für den Beschauer kein befriedigendes Bild bot.

Die Zeichnung der Katafalke geben wir mit, da gerade diese Frage, so klein sie ist, noch nie in befriedigender Weise gelöst wurde. Sie ist immer zu nebensächlich behandelt worden. Die Konstruktion, welche die Architekten versuchten, ist einfach, hat

sich aber gut bewährt, sodaß sie jetzt bei einer anderen Leichenhalle verwendet wurde (Abb. S. 451). Sie besteht darin, daß zwischen I-Träger eine Zementplatte mit dem nötigen Gefäll nach der Mitte gestampft wurde. Zwischen den Flanschen wurde eine Plattenverkleidung angeordnet. Die Träger sind an der einen Seite in die Wand eingemauert, an der anderen werden sie durch eine kleine Wand von 13 cm gestützt, die ebenfalls mit Platten verkleidet wurde. Die unschöne eiserne Röhre, die zum Abfließen des Sargwassers dient, verkleideten die Architekten mit einer gewöhnlichen braunen Steinzeugröhre. So entstand etwas, was immer reinlich bleibt und auch auf den Besucher, der Tote in den Zellen liegen hat,

stets einen nicht unangenehmen Eindruck macht. Die Kosten der Einsegnungshalle mit Verwaltungsgebäude betrugen 97000 M., sodaß bei einem umbauten Raum von 3950 cbm auf den cbm 24,50 M. kommen. Die Leichenhalle kostete 72900 M., das macht bei 2500 cbm für den cbm 29 M. Die Terrakotten-Fassade, die einen Quadratinhalt von 215 qm hat, kostete 5000 M., doch sind diese in der vorgenannten Summe von 72900 M. enthalten.

In diesen Bauten von an sich anspruchsloser Bedeutung sind durch die große Kunst der Architekten Werke von frischer Eigenart entstanden, die vorbildlich sind für Anlagen ähnlicher Bestimmung auf anderen Friedhöfen. —

Ein amerikanisches Stadt-Ideal.

Vortrag von Georg B. Ford, beratend. Architekt des Bebauungsplan-Ausschusses der Stadt New-York, gehalten am 21. April 1916. Mitgeteilt von Dr.-Ing. J. Stübgen in Berlin-Grünwald.

Lede Stadt ist zusammengesetzt aus verschiedenen, mehr oder weniger eng mit einander vereinigten Ortschaften oder Ortsteilen. Alle diese Ortschaften oder Ortsteile haben sich selbständig entwickelt, sind dann aber allmählich mit den Nachbarorten verwachsen. Mit dem Wechsel der Bevölkerung ist deren Gleichart und Eigenart verloren gegangen, und nur durch so wirksame Mittel, wie es die Errichtung einer gemeinsamen Zentral-Anlage (community center) ist, kann die Einheit des Gemeinwesens wieder hergestellt werden.

In allen Stadtteilen finden die Betätigungen des täglichen Lebens ihre Brennpunkte in einer gewissen beschränkten Zahl von Gebäuden oder Plätzen. Der Ankauf der Haushaltbedürfnisse vollzieht sich in wenigen Läden. Werden die Kinder ausgeführt, so sammeln sie sich an den luftigsten und anziehendsten Orten in leicht erreichbarer Wegenähe. Das Aufsuchen von Erholung und Vergnügen führt die verschiedenen Mitglieder der Familie in ein Lichtspiel-Theater, eine Musikhalle, einen Billardsaal, eine Kunstausstellung, ein Tanzhaus, alles Anstalten, die hauptsächlich an den Geschäftsstraßen verteilt liegen. Die Kinder nehmen in anderen Richtungen den Weg zu ihren Schulen, die gewöhnlich in Wohnblöcken erbaut sind. Büchereien und Badehäuser sind oft in ähnlicher Weise untergebracht. Kirchen, Logen- oder Klubhäuser sind hier und da zerstreut. Feuerwehr- und Polizeistationen, Apotheken und Molkereien finden sich, wo der Baugrund am wenigsten kostet. Oft erfreuen sich nicht zwei dieser Anstalten des örtlichen Lebens einer bewußt angeordneten, sorgsam überlegten geographischen Beziehung zu einander. Trotz der zahlreichen

Beispiele künstlerischer Sorgfalt, die der Gemeinsinn angewandt hat, um die Gebäude für die öffentliche Verwaltung und die zentralen Geschäftsbetriebe zu einander in Beziehung zu setzen, zeigen sich nur geringe Spuren irgend einer Art von Gemeinsinn in der Art der Stadtplanung für die Bedürfnisse und Annehmlichkeiten des täglichen Lebens. Um die Betätigungen desselben sachgemäß zu leiten, ist der erste Schritt die Vereinigung von Schulhaus und Spielplatz. Der Gebrauch beider ist so eng verbunden, daß auf die Kostenersparnis kaum hingewiesen zu werden braucht, besonders auf gemeinsame Pförtner, Gärtner und Wächter, sowie auf die Gemeinsamkeit der Bedürfnisanstalten, Geräteschuppen, Schutzdächer und anderer Nebenbauten. Nur bei solchem gegenseitigen Ineinandergreifen kann der Wert eines Schulhauses während aller Stunden des Tages und an allen Tagen des Jahres voll ausgenutzt werden.

Der zweite Schritt ist es, die Gruppe verschiedener anderer zur öffentlichen Benutzung dienender Gebäude (wie Lesehalle, Volksbad, Markt, Kirche und Gesellschaftshäuser, selbst Krankenhaus und ähnliche Anstalten) in der Nähe anzuordnen.

Ein folgender Schritt wäre, dahin zu wirken, daß die örtlichen Laden- und Geschäftshäuser und die verschiedenen Vergnügungs-Anstalten an den Zugangsstraßen zu einem solchen Zentrum erbaut werden, sodaß das ganze gemeinsame Leben der Bürger in einer vertrauten und leicht erreichbaren Ortslage sich vereinigen würde. Jung und alt, Männer und Frauen würden aus Gewohnheit hierher ihre Schritte lenken. Je unbewußter diese Gewohnheit, um so häufiger würden Einzelpersonen und Familien abends oder am Tage, Sonntags oder in der Woche,

Der Kunstbesitz der Torlonia.

Nachrichten aus Zürich melden einen Entschluß der Prinzen Giovanni und Carlo Torlonia, den reichen Besitz an meist antiken Kunstschatzen, den die Familie Torlonia während des 18. und des 19. Jahrhunderts sammelte, der aber bisher zerstreut aufgestellt ist, in einer besonderen „Villa Torlonia“ vor Porta Salaria in Rom zu vereinigen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Das wäre, falls die Nachricht sich bestätigte, ein kunstgeschichtliches und künstlerisches Ereignis, denn der Besitz der Torlonia ist groß und dem Inhalt der einzelnen Werke nach von überragender Bedeutung.

Am Corso in Rom befand sich einst gegenüber dem Palazzo Sciarra-Colonna, an der Stelle, an der sich heute das Gebäude der Cassa di Risparmio, der Sparkasse, erhebt — dieses ein anspruchsvolles Bauwerk von Cipolla aus dem Jahre 1868 — das viel viel weniger anspruchsvolle „Caffè del Veneziano“, in dem schmutzige Leinen-Vorhänge die blinden Fenster verdeckten und man auf strohgeflochtenen Holzsitzen Kaffee aus Bechern trank, für die nur ein Löffel vorhanden war. Gleichwohl traf sich dort die beste Gesellschaft: Damen der ersten Kreise, kirchliche Würdenträger selbst bis zum Kardinal, Literaten, bildende Künstler, Musiker. Hier schloß der Bankier Torlonia seine ersten Geldgeschäfte und seine Handelsgeschäfte in Getreide ab, die ihm im Verein mit anderen Bankgeschäften ungeheuren Reichtum brachten. Giovanni Torlonia wurde 1754 in Siena geboren, wanderte nach Frankreich aus, wurde Kaufmann in Marat im französischen Departement Puy-de-Dôme, von wo er jedoch bald nach Rom zurückkehrte, um hier das Vertrauen der Päpste Pius VI. und Pius VII. zu gewinnen, die ihm die

Geldgeschäfte des Kirchenstaates übertrugen, welche ihm große Gewinne brachten. Giovanni Torlonia wurde 1794 von dem Fürsten von Fürstenberg geädelt, erhielt von den Päpsten den Titel eines Marquis, später den eines Duca und wurde schließlich zum Fürsten erhoben. 1809 erwarb er das Herzogtum Bracciano, 1813 das Fürstentum Civitella-Cesi. Er starb am 25. Februar 1829 in Rom. Die Fürstenwürde ging auf den ältesten Sohn Marino über, der von 1796—1865 lebte. Marino heiratete eine Maria Sforza-Cesarini. Seit es den Torlonia gelungen war, Frauen aus den vornehmsten römischen Geschlechtern zu heiraten, nannten sie sich Torlonia und wurden nunmehr dem römischen Hochadel zugezählt. Ein anderer Sohn des Begründers des Hauses, Alessandro Torlonia, Fürst von Civitella-Cesi, Marchese di Roma Vecchia, Herzog von Ceri, geboren am 1. Juni 1800, gestorben am 7. Februar 1886, führte die Schwester des Fürsten Colonna aus Paliano zum Altar. Dieser Alessandro in erster Linie war es, der den Kunstbesitz des Hauses Torlonia begründete. Denn, wie schon die Wahl einer Gemahlin aus dem Hause Colonna beweist, beseelte ihn ein brennender Ehrgeiz, in die Reihe der alten römischen Nepoten-Geschlechter einzutreten und es ihnen gleich zu tun. Durch die Pacht der Salz- und Tabak-Regie in Rom und Neapel, durch die günstige Vermittlung von Anleihen gelang es ihm, das überkommene und das erheiratete Vermögen in so ungeheurer Weise zu vermehren, daß es ihn zu den größten Ausgaben in den Stand setzte. Er baute Villen in der Umgebung von Rom, Paläste in Rom und begründete in ihnen Museen und Bildergalerien; er schuf Wohlfahrtsanstalten und Theater und hatte selbst Summen übrig für die Trockenlegung des Fuciner-Sees in den Jahren 1852—1875. (Vergl. „Deutsche Bauztg.“ 1897 No. 95 u. 97.) Auf dem umfangreichen Gelände seiner Villa an der Via

Sommers oder Winters sich hier zusammenfinden. Vorschläge für derartige Zentralgruppen sind kürzlich entworfen worden bei Gelegenheit eines Wettbewerbes auf Einladung des City-Club von Chicago, ebenso vor einigen Jahren bei Planung des „Soulard Civic Center“ in St. Louis.

Die vereinigte Gruppierung öffentlicher und halb-öffentlicher Gebäude ist geeignet, eine starke Wirkung auf die Bewohner der Nachbarschaft auszuüben. Sie werden sich dessen bewußt, daß ihr Stadtteil in bestimmter Art eine ausgesprochene Einheit bildet. Es wird eine örtliche Heimatsgesinnung erzeugt. Es wird ein Gefühl der Zusammengehörigkeit hervorgerufen und gepflegt, das mit der Zeit in gemeinsamer Tätigkeit seinen Ausdruck finden und in einer vorteilhaften Form des öffentlichen Lebens sich ausprägen wird.

Aber es ist nicht genug, die verschiedenen Gebäude und Freiflächen so zu gruppieren, daß sie mit einander in wirksamer Weise benutzt werden können. Es muß ebensoviel die Schönheit verlangt werden: Schönheit in Linie, Form, Farbe, Zusammenhang, Verhältnis, Menge, Maßstab, Einrichtung und allgemeiner Anordnung; die vollkommenste Anpassung der Form an die Zweckbestimmung, der seelenvolle Ausdruck von Zweck und Stimmung, eine sinngemäße Harmonie. Der geistige Mensch verlangt jederzeit nach Schönheit. Wir können sie nicht auf längere Zeit entbehren. Sobald wir sie aber wiederfinden, deutet es alles, aufzuwachsen in einer Umgebung von

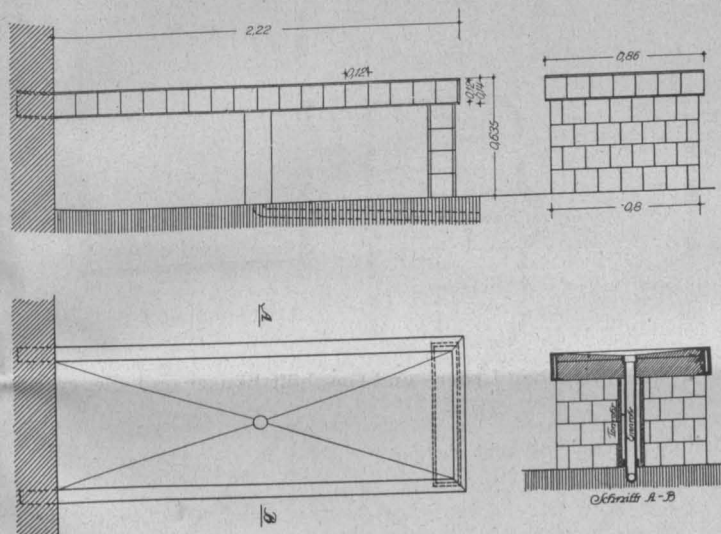
Schönheit. Fehlt sie dem Kinde in seiner Ausbildungszeit, so wird es wahrscheinlich niemals lernen, das Schöne zu lieben um seiner selbst willen, und wird in gleichem Maß beitragen zu der sichtbaren Häßlichkeit amerikanischen Lebens.

Im besonderen erfordert eine solche Umgebung den Entwurf anziehender, wenn auch einfacher Schulgebäude, erbaut auf parkmäßigem Spielgrunde, wo die Kinder dazu erzogen werden, die wachsenden Dinge der Natur zu achten und zu lieben. Öffentliche Bauwerke, gut gezeichnet und in derartiger Gruppe vereinigt, werden ein Vorbild sein für private Bauunternehmer. Der Wettstreit wird geweckt, und nach nicht langer Zeit werden alle Beizutragen suchen zur Schönheit des Stadtteiles. Wenige Dinge vermögen den Heimatstolz so anzuregen wie schöne, in anziehender Park- und Straßen-Umgebung gut angeordnete Bauwerke.

Wer sich mit dem Studium der Stadtpläne beschäftigt, weiß, daß man selten in einer Stadtgegend ein Ganzes von Straßen, Freiflächen und Baublöcken findet, das in klarer Weise für die Errichtung einer gemeinsamen Zentralgruppe angeordnet wäre. Selten erhebt sich das Straßennetz an irgend einer Stelle zu höherer Bedeutung. Für gewöhnlich sind unsere Stadtpläne einförmige Schachbretter ohne Abwechslung und künstlerische Sammlung. Ein Idealplan sollte in wohl überlegter Weise Vorsorge treffen, daß öffentliche und halböffentliche Gebäude die schöne Umgebung einer parkähnlichen Freifläche bilden, wo die Hauptstraßen der Nachbarschaft zusammenstreffen. Das würde der deutliche Mittelpunkt für die verschiedensten Lebensäußerungen des Stadtteiles sein.

Die volle Lösung besteht aber nicht in der Gruppierung der Gebäude, die von Allen benutzt werden. Es ist dringend notwendig, zugleich Ordnung zu bringen in die Bebauung aller Privatgrundstücke mit ihren Haushöhen, Höfen und Gärten und mit der Art ihres Gebrauches im Hinblick auf die Nachbarschaft. Ein Hauseigentümer hat keinen Schadenanspruch gegen einen Nachbar, der ihm eine Fabrik, eine Mietkaserne, ein Stallgebäude rücksichtslos an die Seite setzt. Die Behörde soll ihn schützen. Nur auf diese Weise können Gleichklang und Einklang in dem Gemeinwesen erreicht werden.

Läßt man die Einbildungskraft die Möglichkeiten einer solchen grundsätzlichen Ordnung ausdenken, so entrollt sich nach und nach das große Planbild einer Stadt der Zukunft, einer Stadt bestehend aus zahlreichen mit einander verwobenen örtlichen Gemeinschaften, jede von ihnen vollständig und sich selbst genügend in den alltäglichen Dingen, aber ihre Grenzen überschreitend zur Befriedigung der außergewöhn-



Bauten auf dem St. Pauli-Friedhof in Dresden. Katafalk der Leichenhalle.

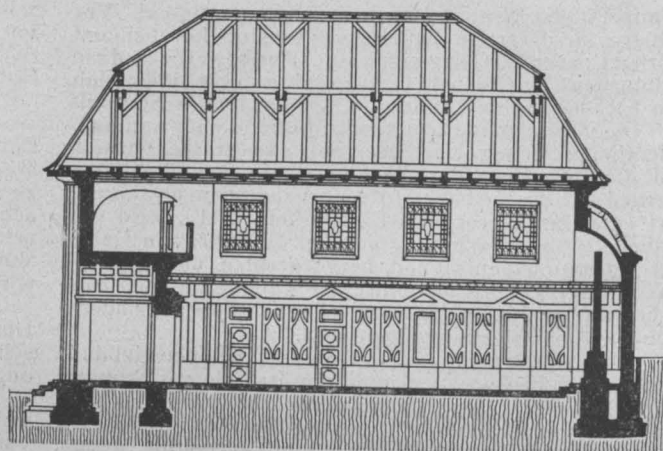
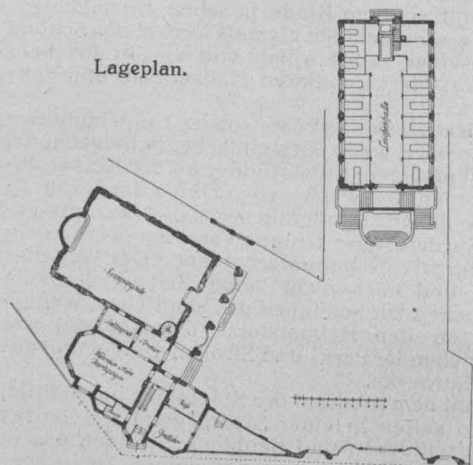
Nomentana vor Porta Pia ließ er zwei Obelisk aufstellen. In der Basilika San Giovanni in Laterano in Rom erbaute er nach Raimondi's Entwurf die Capella Torlonia, schmückte sie reich durch Bildwerke und ließ in ihr das Grabmal des Duca Giovanni Torlonia von Mainoni und das von dessen Gemahlin von Barba aufstellen. Am Süd-Ende der Via della Lungara, in der Nähe der Farnesina in Rom, schuf er das Museo Torlonia, in dem er einen Schatz von über 600 Kunstwerken meist antiker Herkunft vereinigte, aber der Öffentlichkeit verschloß.

Die Sammlung enthält neben griechischen und römischen Bildwerken vor allem eine Reihe von Büsten römischer Kaiser, Vasen und Sarkophage. Dieses Museum in Trastevere fand eine Ergänzung in der 1866 für 3,5 Mill. Lire erworbenen Villa Albani mit dem berühmten Kasino, die der klassisch gebildete Kardinal Alessandro Albani in 1758 von Carlo Marchionnes an der Via Salaria Nuova in Rom anlegen ließ und in der Winkelmann als Bibliothekar des Kardinales arbeitete. Hier und in dem Museum in Trastevere barg er den Schatz an antiken Bildwerken, die im alten Rom, in Cari, in Colfarelli und in Fiumicino gefunden worden waren und die Alessandro so glücklich war, zu erwerben, soweit er die Ausgrabungsarbeiten nicht selbst betrieb. Auch Villa Albani war längere Zeit der Öffentlichkeit verschlossen und ist noch jetzt sehr schwer zugänglich. Was sie enthält, muß man in den schwer zugänglichen Nachlesen, der hier die Grundlagen für die Kenntnis der griechisch-römischen Bildkunst schuf. Bei der bevorstehenden Neuordnung des Kunstbesitzes der Torlonia dürfte Villa Albani unberührt bleiben. Dagegen dürften vor Porta Salaria neu entstehen die Werke, die sich im Palazzo Torlonia an der Piazza di Venezia befanden, der bekanntlich gleich dem Palazzo Venezia dem Viktor-Emanuel-Denkmal zum Opfer fiel.

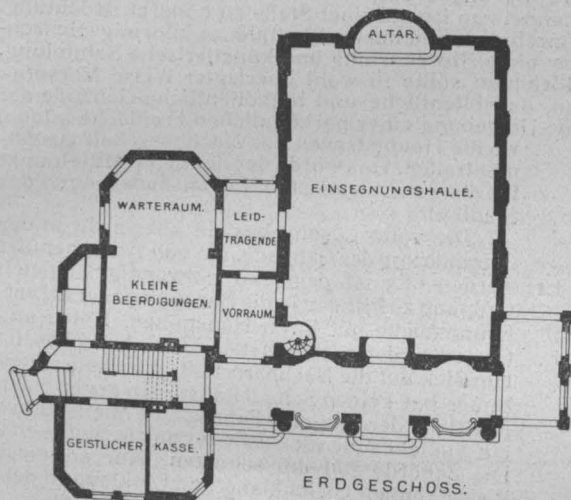
Dieser Palast, der von dem Bankier Giovanni Torlonia aus dem Besitz der Grafen Bolognetti erworben worden war, war auf das reichste ausgeschmückt und enthielt eine Anzahl antiker Statuen und Reliefs. Fürst Alessandro Torlonia vermählte seine einzige Tochter Anna Maria, die am 8. März 1855 geboren worden war und am 18. September 1901 starb, mit dem am 19. Dezember 1847 geborenen Fürsten Giulio Borghese und es ist eines der bemerkenswertesten Zeichen für die Macht des Hauses Torlonia, daß dieser Borghese seinen alten Familiennamen gegen den Namen Torlonia einzutauschen veranlaßt werden konnte. Es ist noch nicht lange her, daß auch Fürst Giulio Torlonia starb und die Söhne Giovanni und Carlo hinterließ, die, nachdem ihre Mutter Anna Maria Alleinerbin des großen Besitzes des Hauses Torlonia geworden war, nunmehr ihrerseits in das Gesamt-Erbe eintraten.

Die über die Schweiz aus Italien gekommenen Nachrichten über die Absichten der Prinzen Carlo und Giovanni Torlonia sind noch nicht so vollständig, daß sie die Pläne der beiden römischen Fürsten näher erkennen ließen. Welches aber diese auch seien, in der unbeschränkten Zugänglichkeit des Kunstbesitzes des Hauses Torlonia für die Öffentlichkeit läge ein so ungeheurer Gewinn für die Kunstbildung und das Kunststudium der antiken Welt, daß dieser zu einem Ereignis wird, dessen Bedeutung auch die kriegerischen Wirren unserer Tage nicht zu schmälern vermögen. Denn bei allem politischen Gegensatz zu Italien und bei allem Unmut über die Führung seiner Politik wird es doch nach einer Reihe von Jahren wieder das Ziel der Kunstfreunde werden. Es darf daher der auf italienischem Boden befindliche Kunstschatz der antiken Welt der Kulturgemeinschaft unserer Tage nicht dauernd verschlossen und unzugänglich bleiben. Es wäre ein Unglück für die Kultur der Gegenwart. —H.—

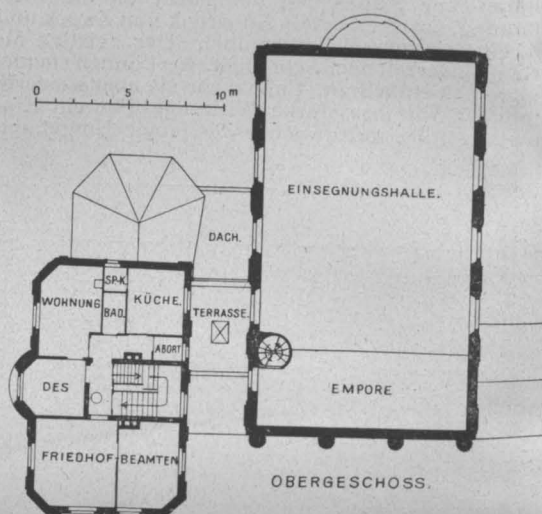
Lageplan.



Längsschnitt durch die Einsegnungshalle.



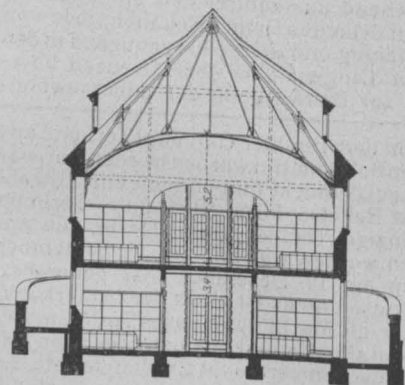
Verwaltungsgebäude und Einsegnungshalle.



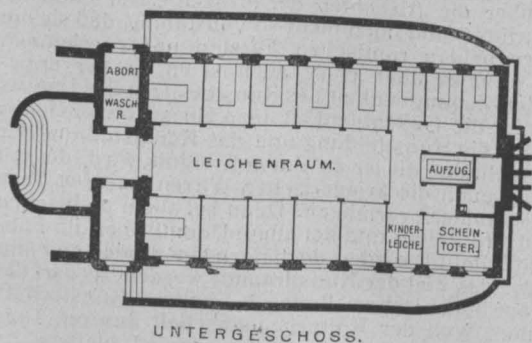
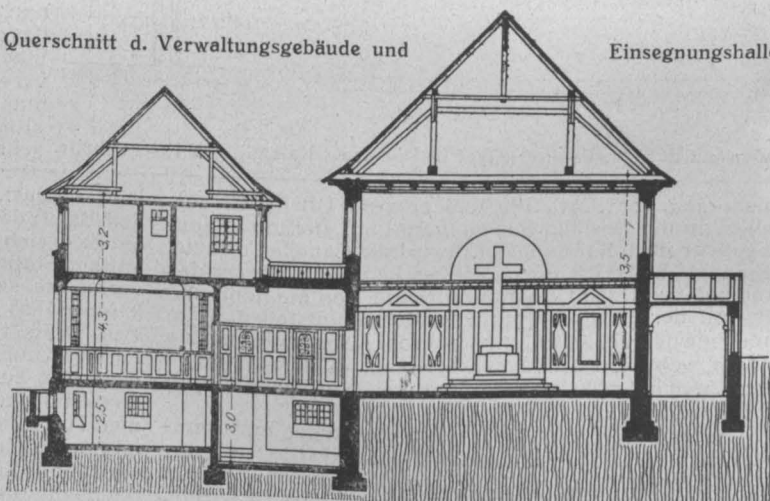
Beamtenwohnung und Einsegnungshalle.

Querschnitt d. Verwaltungsgebäude und

Einsegnungshalle.

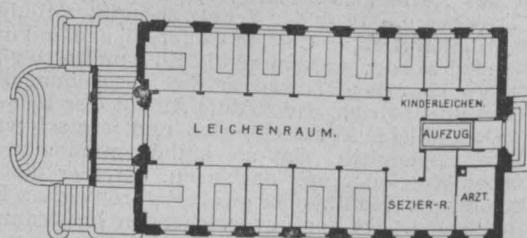


Querschnitt durch die Leichenhalle.



UNTERGESCHOSS.

Leichenhalle.



OBERGESCHOSS.

Bauten auf dem St. Pauli-Friedhof in Dresden. Architekten: kgl. Bauräte Schilling & Graebner in Dresden.

lichen Bedürfnisse. Wie die einzelnen Stadtteile ihre Schulen, Lesehallen, Theater, Konzerthäuser und Spielwiesen in einer gemeinsamen Gruppe sammeln, so würde das Stadtganze in einer bedeutsamen Zentralgruppe seinen Ausdruck finden, welche die Universitäts-Bauten, die Museen und Wohlfahrts-Anstalten und als Krönung des gesamten Gemeinwesens die Bauwerke für

Durchschnittsmensch eine wirkliche Vorstellung von der Herrlichkeit und Würde der großen Stadt erlangen kann, dürfte darin bestehen, seine Einbildungskraft die ganze Tonleiter ersteigen zu lassen von dem Entwurf und Betrieb einer kleinen Ortseinheit über die verschiedenen umfassenderen Gruppen hinauf bis zu dem großen, künstlerischen Stadtmittelpunkt. Wenige empfinden wirklich die



Bauten auf dem St. Pauli-Friedhof in Dresden. Architekten: kgl. Bauräte Schilling & Graebner in Dresden.
Eingang zur Einsegnungshalle.

Gesetzgebung, Rechtsprechung und Verwaltung umfaßt. Das wohlüberlegte Straßen- und Verkehrsnetz würde die verschiedenen Zentren des Stadtplanes zu einem weiten, einheitlichen Organismus verbinden, zu einem Meisterwerk der künstlerischen Uebereinstimmung von Form und Zweckbestimmung.

Der beste und oft der einzige Weg, auf welchem der

Stadt. Sie ist zu ausgedehnt, zu vielgestaltig. Aber indem der Mensch einen tätigen Anteil zunächst an dem gemeinsamen Leben einer beschränkten Nachbarschaft nimmt, wird er mehr und mehr durchtränkt von dem Sinn für das Gemeinwesen. Er begreift, daß in der Vielseitigkeit des modernen Lebens der Einzelne nicht für sich allein leben kann; er fühlt sich genötigt, mit denen, die ihn umgeben, zusammen-

zuarbeiten für das gemeinsame Wohl. Das Dasein des vorbeschriebenen großen Stadtzentrums würde die Kristallisierung solcher Gefühle wirksam beschleunigen. Wenn Jemand den Gemeinschaftssinn einmal erfaßt hat, ist er besser imstande, den wahren Inhalt und Wert der verschiedenen nachbarlichen Gemeinsamkeits-Beziehungen zu würdigen und so im Geiste aufzusteigen, bis vielleicht eines Tages, einer Vision gleich, das ganze große Panorama mit allen seinen Wundern und in seiner ganzen Schönheit vor ihm sich entrollt, bis er fühlt: das ist die Stadt! —

Die Gedanken des hervorragenden amerikanischen Fachgenossen haben ihre volle Bedeutung auch für Deutschland, wo sie zwar keineswegs völlig neu, aber doch

in so folgerichtiger Klarheit bisher nicht ausgesprochen worden sind. Die Verwirklichung scheitert an der Vielheit der neben einander ihres Amtes waltenden Reichs- und Staatsbehörden, Provinz-, Kreis- und Gemeinde-Verwaltungen, die über Ort und Art der zu errichtenden Gebäude unter geringer Fühlung mit einander beschließen. Daher die bedauerliche Verzettlung und künstlerisch vielfach so ungenügende Stellung unserer Monumentalbauten, deren Platzwahl in vielen, vielleicht in den meisten Fällen auf andere als künstlerische Erwägungen zurückzuführen ist. Es verlohnte sich wohl einer eingehenden Untersuchung, ob, wie und in welchem Umfang es möglich wäre, an diesen dem Gesamtbilde der Stadt so abträglichen Uebelstand die bessernde Hand zu legen. —

Die Rechtstellung des bauleitenden Architekten.

Von Oberlandesgerichtsrat A. Freymuth in Hamm. (Fortsetzung statt Schluß aus No. 71.)

Die Verjährung der Ansprüche des Architekten.

Eine wichtige Frage! Es ist gar nicht selten, daß selbst Ansprüche von beträchtlicher Höhe, wenn sie nicht freiwillig beglichen werden, erst nach Jahren, vielleicht erst nach dem Tode des Erblassers von den Erben erhoben werden. Häufig wird dann die Einrede der Verjährung erhoben — oft keineswegs, um sich vor einer wirklich bestehenden Verpflichtung zu „drücken“, sondern weil der Beklagte von der Nichtberechtigung der Forderung überzeugt ist und die Einrede der Verjährung nur gebraucht, um vielleicht eine lange und kostspielige Beweisaufnahme zu vermeiden.

Die gesetzliche Regelung ist folgende: Die regelmäßige Verjährungszeit beträgt 30 Jahre. (BGB. § 195.) Nach § 196 Abs. 1 No. 1 verjähren aber schon in 2 Jahren (von Jahreswende der Entstehung des Anspruches gerechnet: § 201) oder, wenn die Leistung für den Gewerbebetrieb des Bestellers erfolgt in 4 Jahren, die Ansprüche „der Kaufleute, . . . Handwerker und Derjenigen, welche ein Kunstgewerbe betreiben, für Lieferung von Waren, Ausführung von Arbeiten und Besorgung fremder Geschäfte, mit Einschluß der Auslagen“.

Der Architekt kann Künstler sein, nämlich wenn er Entwürfe, die als „künstlerisch“ anzusprechen sind, für Hausbauten entwirft und sich darauf beschränkt, die Bauleitung aber nicht übernimmt (vergl. oben). Dann verjähren seine Vergütungsansprüche erst in 30 Jahren. Zu weit gehen aber meines Erachtens die Entscheidungen des Oberlandesgerichtes in Hamm vom 10. Dez. 1908 (Rechtspr. der Oberlandesgerichte Bd. 20, S. 73) und des Oberlandesgerichtes in Jena vom 3. Juli 1912 (Seuffert's Archiv, Bd. 67, No. 244). Es handelte sich in dem Hammer Fall bestimmt, in dem Jenaer Fall wahrscheinlich um akademisch gebildete Architekten. In beiden Entscheidungen wird anscheinend angenommen, wenn auch mit verschiedener Begründung, auf die hier nicht eingegangen werden soll, daß die Ansprüche der akademisch gebildeten Architekten schlechthin der kurzen Verjährung des § 196 No. 1 (und auch der der unten besprochenen No. 7) entzogen seien, weil es sich bei ihnen um Arbeiten von „Künstlern“ (so Jena) oder um „wissenschaftliche Arbeiten“ (so Hamm) handle¹⁾. Das Reichsgericht hat in dem unten angezogenen Urteil vom 27. Nov. 1914 (RG. 86, S. 75) einen anderen Standpunkt vertreten, den ich auch für richtig halte. Wenn der Architekt Künstler ist, so verjähren seine Ansprüche erst in 30 Jahren. Aber er ist nicht immer Künstler, und dann kann die Verjährungsfrage anders liegen; vergl. darüber unten.

Zu den einzelnen Fällen der Ziffer 1: „Fabrikant“ oder „Handwerker“ ist der Architekt offenbar nicht zu zählen.

Kann er als „Kunstgewerbe-Treibender“ in Frage kommen? Ich meine, nein. Das Kunstgewerbe ist im Allgemeinen (so zutreffend Jena a. a. O. Seuffert 67 No. 244) ein „künstlerisch veredeltes Handwerk“. Jedoch auch der Künstler (französisch *artiste*) kann zum Kunstgewerbetreibenden (französisch *artisan*) werden, nämlich dann, wenn er die Erzeugnisse seiner Kunst selbst herstellt und verkauft — Gegensatz (Künstler, *artiste*): wenn er dem Kaufmann (Händler, Handwerker) nur den künstlerischen Entwurf (z. B. zu einer Lampe, einem Türgitter, einem Bucheinband) liefert und ihm die Ausarbeitung oder wenigstens den Vertrieb selbst überläßt. Immer aber muß es sich um bewegliche Gegenstände und um Gegenstände handeln, die zum Gebrauch dienen. Die „hohe“

Kunst wird nie zum Kunstgewerbe. Auch bei Entwürfen für Häuser im Ganzen (anders: für einzelne Teile wie Treppen, Kamine, Gitter usw.) liegt „Kunstgewerbe“ nicht vor. Die Grenze ist schwer zu ziehen. Auch liegt Vieles im Gefühl. Man überlege und wird zugeben: Der Professor X., der mit höchstem künstlerischem Verständnis Broschen nach seinen besonderen Entwürfen ausarbeitet, selbst herstellen läßt und selbst (regelmäßig) verkauft, treibt „Kunstgewerbe“. Der mittelmäßige Maler Y, der jahrein, jahraus „Marinestücke“ malt und immer demselben Bilderhändler verkauft, der sie auf eigene Rechnung weiter vertreibt, bleibt „Künstler“. Der Architekt, der (regelmäßig) künstlerische Entwürfe für Häuser entwirft und verkauft, ist nur Künstler, und zwar deshalb, weil seine Kunst zu „monumental“ dazu ist, um „Kunstgewerbe“ zu werden. Alles nicht unzweifelhaft, wie zuzugeben ist; aber ich möchte es doch für richtig halten. Also: der Architekt ist nicht „Kunstgewerbe-Treibender“.

Der Architekt, der nicht bloß Künstler ist, sondern auch berufs- und gewerbsmäßig Bauten leitet und im Handelsregister eingetragen ist, kann „Kaufmann“ sein (vergl. darüber oben). Nach den §§ 343 und 344 des Handelsgesetzbuches gelten dann regelmäßig alle von ihm abgeschlossenen Geschäfte als zu seinem Handelsbetrieb gehörige Handelsgeschäfte. Da es sich bei seiner Tätigkeit um „Ausführung von Arbeiten“ oder „Besorgung fremder Geschäfte“ handelt, so versteht sich eigentlich von selbst, daß in diesem Fall die zwei- oder vierjährige Verjährung des § 196 No. 1 BGB. durchgreift. Nun waren aber folgende Bedenken aufgetaucht: Unter der Nachwirkung der preußisch-rechtlichen, von dem BGB. in dieser Hinsicht abweichenden Gesetzgebung, wurde in der Rechtsprechung die — mit dem Wortlaut des § 196 No. 1 BGB. nicht gut zu vereinbarende — Ansicht vertreten, daß der Kaufmann oder Handwerker, der einen Bauübernahme-Vertrag („Bau-Entreprise-Vertrag“) abschloß, mit seinen Ansprüchen aus diesem Vertrag nicht der kurzen Verjährung des § 196 No. 1, sondern der dreißigjährigen Verjährung (§ 195) unterliege. Diese Ansicht sprach der 7. Senat des Reichsgerichtes in dem Urteil vom 23. April 1907 (RG. 66, S. 48 und Jur. Wochenschrift 1907, S. 359, No. 6) aus. Der 7. Senat hat aber diese Ansicht in den Urteilen vom 3. November 1908 (RG. 70, S. 28) und vom 7. Nov. 1912 (Jur. Wochenschrift 1913 S. 129, No. 3) aufgegeben. Wenn die Angabe des 7. Senates in RG. 70, S. 28 richtig ist, hat die Ansicht der dreißigjährigen Verjährung auch der 4. Senat in dem Urteil vom 2. Jan. 1905 (Jur. Wochenschrift 1905, S. 110, No. 1) ausgesprochen.²⁾ Auch der 4. Senat hat aber, ebenso wie der 7. Senat, seine frühere Ansicht (falls sie wirklich bestanden) aufgegeben. Alle Senate, deren Urteile bekannt geworden sind, vertreten jetzt die Rechtsansicht, daß der Bauunternehmer-Vertrag des Kaufmannes oder Handwerkers der kurzen Verjährung des § 196, No. 1 unterliege. Das haben ausgesprochen: der 2. Senat in dem Urteil vom 2. Jan. 1912 in RG. 78, S. 130, der 4. Senat in dem Urteil vom 6. Apr. 1908 in Jur. Wochenschrift 1908, S. 328, No. 9, der 6. Senat in den Urteilen vom 11. Apr. 1907 in RG. 66, S. 4 (auch abgedruckt in Jur. Wochenschrift 1907, S. 325, No. 1) und vom 17. Febr. 1908 in Jur. Wochenschrift 1908, S. 235, No. 6, der 7. Senat in den schon angeführten Urteilen vom 3. Nov. 1908 (RG. 70, S. 28) und 7. Nov. 1912 (Jur. Wochenschrift 1913, S. 129, No. 3). Für den Architekten, der Kaufmann ist, ist eine höchst richterliche Entscheidung

²⁾ Nach dem Inhalt der Entscheidung des 4. Senates, wie sie in Jur. Wochenschrift 1905, S. 110, No. 1 vorliegt, sollte man vielmehr meinen, daß der 4. Senat dort die vom Berufungsgericht ausgesprochene Anschauung, daß die zwei- (oder vier-) jährige, nicht die dreißigjährige Verjährung Platz greife, gebilligt hat. Ob der 7. Senat sich hierüber in RG. 70, S. 28 irrt oder ob das Urteil des 4. Senates in Jur. Wochenschrift 1905, S. 110 in nicht genügender Fassung abgedruckt worden ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Jedenfalls hat aber auch der 4. Senat diese Ansicht der dreißigjährigen Verjährung später nicht mehr vertreten. Vergl. oben.

¹⁾ Das Urteil von Jena hat auch noch den Grund (zu Ziffer 7), daß große Forderungen der kurzen Verjährung nicht unterliegen. Das entspricht der älteren, nicht aber der jüngeren Rechtsprechung des Reichsgerichtes: vergl. oben das Spätere.

über die entsprechende Frage meines Wissen noch nicht ergangen. Es bestehen aber für ihn, der ja gerade nicht den zum Ausgangspunkt der Streitfrage gemachten Bauübernahme-Vertrag, sondern Verträge anderer Art schließt, sicherlich keine Bedenken, daß seine Ansprüche der kurzen Verjährung des § 196, No. 1 unterliegen.³⁾

Für den Architekten, der nicht Künstler, sondern „Gewerbetreibender“, wenn auch mit künstlerischem Einschlag (vergl. oben), aber nicht Kaufmann ist, liegt die Sache folgendermaßen: Unter § 196 No. 1 fällt er jedenfalls nicht. Zu prüfen ist aber, ob er nicht unter § 196 No. 7 fällt. Nach dieser Ziffer unterliegen der kurzen Verjährung (2 Jahre) „Diejenigen, welche, ohne zu den in No. 1 bezeichneten Personen zu gehören, die Besorgung fremder Geschäfte oder die Leistung von Diensten gewerbsmäßig betreiben, wegen der ihnen aus dem Gewerbebetriebe gebührenden Vergütungen, mit Einschluß der Auslagen.“ Früher war gelegentlich die Ansicht ausgesprochen worden, daß nur die Ansprüche aus dem Kleinverkehr der No. 7 unterliegen, nicht Ansprüche aus den bedeutenden Geschäften, wo es sich um große Beträge handelt: so Urteil des Reichsgerichtes, Senat 7, vom 31. März 1905 in Jur. Wochenschr. 1905, S. 337, No. 4 — auch bei Gruchot 50, S. 93 (Ingenieur, der Ansprüche von 15000 M. aus einem Straßenbau geltend machte). Der 7. Senat hat aus einem solchen Urteil später aufgegeben: Urteil vom 16. Nov. 1909 in RG. 72, S. 179 (Anspruch eines Schriftstellers von 5000 M. aus einem „Sanierungs-Vertrag“). Auch der 3. Senat hat erklärt, daß der große Betrag des Anspruches der Anwendung der Ziffer 7 des § 196 nicht entgegen stehe: der Anwendung vom 22. Nov. 1912 in RG. 81, S. 8. In dieser Hinsicht bestehen also Bedenken nicht. Für den Bauunternehmer, der nicht Kaufmann ist, also nicht unter No. 1 des § 196 fällt, hat der 6. Senat in dem Urteil vom 14. Nov. 1912 in Jur. Wochenschr. 1913, S. 196, No. 5 sich dahin ausgedrückt: In Frage könnte nur No. 7 kommen. Der Bauunternehmer fällt aber nicht unter Ziffer 7, denn er leistet keine „Dienste“, sondern schließt einen „Werkvertrag“. „Werkverträge fallen nicht unter Ziffer 7.“ Hält man diese Ansicht für richtig, so wird der Architekt, der nur Pläne liefert, ohne den Bau zu leiten, der also damit reine Werkverträge schließt (vgl. oben an verschiedenen Stellen), auch nicht unter Ziffer 7 fallen. Seine Ansprüche unterliegen dann also der dreißigjährigen Verjährung. Das würde übrigens, wenn es sich um einen Künstler-Architekten handelt, sich auch schon aus dem Gesichtspunkt ergeben, daß Ansprüche aus rein künstlerischer Tätigkeit ohnehin der dreißigjährigen Verjährung unter-

liegen. (Vergl. oben). Der Architekt aber, der Baupläne liefert und zugleich den Bau leitet, schließt einen Vertrag, der Bestandteile des Werk- und des Dienstvertrages in sich schließt. Wie oben erörtert, ist es für richtig zu erachten, seine Verträge dem einheitlichen rechtlichen Gesichtspunkt des Dienstvertrages zu unterstellen. Er fällt dann unter Ziffer 7. Seine Ansprüche unterliegen damit der kurzen Verjährung von 2 Jahren. Das hat auch das Reichsgericht, Senat 7, in der Entscheidung vom 27. Nov. 1914 in RG. 86, S. 75 (auch Jur. Wochenschr. 1. Dez. 1915 S. 239, No. 2) ausgesprochen; allerdings nicht als ein- für allemal geltenden Grundsatz, sondern nur in der Beschränkung auf die Lage des Einzelfalles. Das Urteil ist derart wichtig, daß es hier wiedergegeben werden muß:

„Die Gründe, aus denen der Berufsrichter zur Zurückweisung der Verjährungs-Einrede des Beklagten gelangt ist, geben zu rechtlichen Bedenken Anlaß, soweit die Vorschrift in § 196, No. 7 BGB. in Frage kommt. Nach dieser Vorschrift verjähren in 2 Jahren die Ansprüche Derjenigen, welche, ohne zu den in No. 1 bezeichneten Personen zu gehören, die Besorgung fremder Geschäfte oder die Leistung von Diensten gewerbsmäßig betreiben, wegen der ihnen aus dem Gewerbebetriebe gebührenden Vergütungen, mit Einschluß der Auslagen. Der Berufsrichter hält diese Vorschrift im gegebenen Falle aus dem doppelten Grunde nicht für anwendbar, weil er das zwischen den Parteien zustande gekommene Vertragsverhältnis nicht als Dienstvertrag, sondern als Werkvertrag auffaßt und außerdem das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit nicht für gegeben hält. In beiden Richtungen sind aber die Ausführungen des Urteiles zur Begründung des Standpunktes des Berufsrichters unzureichend.

Nach den vorliegenden Feststellungen hatte der Kläger, der ein akademisch gebildeter Architekt ist und die Errichtung von Bauten nicht selbst übernimmt, sondern lediglich den Bauplan aufstellt und die Bauausführung überwacht, im gegebenen Falle für den vom Beklagten beabsichtigten Erweiterungsbau die Aufstellung des Bauplanes und die Bauleitung, letztere ohne die Vergütung der Arbeiten an die Bauhandwerker, übernommen. Die zur Bauleitung gehörige Tätigkeit des Klägers sieht der Berufsrichter als Dienstleistung an, aber sie war nach seiner Ansicht nebensächlicher Art. Die Aufstellung des Bauplanes dagegen, die sich nach seiner Meinung als die Hauptleistung darstellt und dem Vertragsverhältnis seinen eigentlichen Stempel aufdrückt, ist, so wird ausgeführt, den Regeln des Werkvertrages zu unterstellen und fällt deshalb nicht unter § 196, No. 7, da dieser auf Werkverträge regelmäßig keine Anwendung findet. —

(Schluß folgt.)

³⁾ Die oben erwähnten Urteile der Oberlandesgerichte Hamm und Jena vom 10. Dez. 1908 (Rechtspr. Ob.-Land.-Ger. Bd. 20, S. 73 und 3. Juli 1912 (Seuffert Bd. 67, No. 244) betreffen nicht Architekten, die Kaulleute sind, sondern Architekten, die nicht Kaulleute sind.

Vermischtes.

Im Verkehr mit der Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“ bitten wir Folgendes zu beachten: Die Aufnahme von Beiträgen unseres Arbeitsgebietes erfolgt entsprechend dem Raum der Zeitung und nur nach sachlicher Prüfung. Sämtliche Zusendungen erbitten wir ausschließlich „An die Redaktion der Deutschen Bauzeitung“, nicht an eine Person. Die Einsendung muß portofrei erfolgen; zur Rücksendung ist das entsprechende Porto beizulegen. Anfragen von allgemeinem Interesse werden im Briefkasten beantwortet, andere Anfragen unmittelbar. Wir bitten, auch hier für Rückfragen Porto beizulegen. Die Beantwortung erfolgt unentgeltlich, ist jedoch an den Nachweis des Bezuges der „Deutschen Bauzeitung“ geknüpft. Eine Verpflichtung zur Beantwortung können wir nicht übernehmen. —

Zum siebzigsten Geburtstag des Architekten Emil Schweichhardt in Karlsruhe. Vor einigen Tagen vollendete Architekt Emil Schweichhardt in Karlsruhe sein 70. Lebensjahr. Er beging diesen Tag in aller Stille im Kreise seiner Familie.

Emil Schweichhardt wurde am 10. Oktober 1846 in Karlsruhe geboren, besuchte daselbst das Gymnasium und später zu seiner fachlichen Ausbildung die Bauakademie. Seine erste Praxis übte er beim Bau der Badischen Staatseisenbahnen aus. Er war dabei zugleich entwerfend und ausführend tätig. In den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wandte er sich in Wien als Mitarbeiter der Gebrüder Drechsler der Privatpraxis zu. Anfangs der achtziger Jahre gründete Schweichhardt in seiner Vaterstadt sein Architekturbüro. Nun entwickelte sich ein reiches Feld seiner Tätigkeit. In dem damals bevorzugten Renaissancestil schuf er eine Anzahl Gebäude in Karlsruhe und Umgebung, welche durch ihre künstlerische Auffassung und durch gute Ausführung er-

wähnenswert sind. Vor allem weisen die Bauten dieses Meisters eine gewissenhafte konstruktive Durchbildung auf, welche Eigenschaften hauptsächlich in einer großen Anzahl Fabrikbauten zur Geltung kommen. Es sind vor allem zu nennen die umfangreichen Anlagen der Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken in Karlsruhe und an anderen Orten, welche, beginnend in den achtziger Jahren, bis in die heutige Zeit reichen.

Vielseitige Aufgaben wurden ihm auf dem Gebiet des Heilstätten- und Krankenhausbaues zu teil. Es seien angeführt die Heilstätten „Friedrichsheim“ und „Luisenheim“ im Kander-Tal, Bauten der Landesversicherungsanstalt Baden. Künstlerisch bemerkenswert sind die Schloßbauten des Grafen Douglas in Gondelsheim.

Als echter Baumeister steht der 70jährige heute noch rüstig und arbeitsfroh vor uns. Die Lauterkeit und Einfachheit seines Charakters hat eine seltene Persönlichkeit in ihm geschaffen, die uns hoffentlich noch recht lange in ihrer Frische erhalten bleibt. —

Wiener Wald- und Wiesengürtel und Höhenstraße. In der von uns besprochenen Denkschrift des ständigen Ausschusses für die bauliche Entwicklung Wiens des „Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ mit dem Titel „Wien nach dem Kriege“ ist in Abschnitt VI „Der Wald und Wiesengürtel“ zu Eingang wörtlich ausgeführt: „K. k. Baurat Arch. Eugen Faßbender hat in seinem Wettbewerbsentwurf für Wien zuerst die Bezeichnung „Wald- und Wiesengürtel“ angewendet, die dann allgemein in Aufnahme kam.“ Wir werden nun darauf aufmerksam gemacht, daß das an und für sich richtig sei, daß aber die Verhältnisse unvollständig dargestellt seien, tatsächlich ist in der „Deutschen Bauzeitung“ vor einigen Jahren bei Besprechung des Wiener Wald- und Wiesengürtels nebst Höhenstraße dieser Gedanke auf den bereits im Jahre 1893 entstandenen Wettbewerbs-Entwurf zu

einem General-Regulierungsplan für Wien von Josef Stübben in Grunewald, der mit dem I. Preis ausgezeichnet wurde, zurückgeführt und das ist zutreffend. Nun haben aber Bürgermeister Dr. K. Lueger und Stadtbau- direktor H. Goldemund in Wien die Entwürfe Stüb- bens und Faßbenders in trefflicher Weise mit einander zu dem vom Gemeinderat beschlossenen Ausführungs-Entwurf verbunden. Stüb- bens Entwurf zeigte eine Aussichts- straße an den die Stadt Wien umgebenden Höhen, eine „Höhenstraße“ etwa im Sinne des „viale dei colli“ um Florenz und Genua oder ähnlich wie die Passeggiata Margherita auf dem Monte Gianicolo in Rom, die sich etwa von St. Peter bis zur Aqua Paola hinzieht und einen so wunderbaren Blick über die ewige Stadt gewährt. An ihr liegen das Garibaldi-Denkmal und die Villa Lante. Stübben hatte bei seinem Entwurf so viel Freihaltung des Vorlandes gefordert, als zur Sicherung einer umfassenden Aussicht auf Wien nötig war; Faßbender's Entwurf da- gegen zeigte einen breiten Wald- und Wiesengürtel im Wesentlichen in der Ebene und ohne Aussichtsstraße. Goldemund übernahm nun für die Ausführung beider Gedanken aus dem Entwurf Stüb- bens den Zug der Aus- sichts-, Höhen- oder Hügelstraße und vereinigte mit ihr den an diese Straße herangeschobenen Wald- und Wiesen- gürtel. Es läßt sich nicht leugnen, daß es diese drei Ge- danken sind — Höhenstraße, Wald- und Wiesengürtel, und die Vereinigung beider — die Wien eine Anlage schenken werden, die nach ihrer hoffentlich baldigen Voll- endung einzig in der Welt dastehen wird. —

Tonmodelle der Werke Michelangelo's. Ueber Ton- modelle der Werke Michelangelo's entnehmen wir den M. N. N. folgende Ausführungen:

Lange Zeit hat man nichts davon gewußt, daß von den ursprünglichen Modellen Michelangelo's, den in Ton gearbeiteten Vorstudien zu seinen Werken, eine Anzahl erhalten geblieben sind, ja es bestand sogar in der Kunst- geschichte die Annahme, der Meister habe seine Schöp- fungen unmittelbar in Marmor gearbeitet. Inzwischen ist diese Ansicht hinfällig geworden. Wir wissen heute von zahlreichen Terrakotta - Miniaturen Michelangelo's, die er seinen großen Arbeiten vorangehen ließ. Diese Samm- lung, die der verstorbene Dresdener Bildhauer Prof. Hänel in den vierzig Jahren zusammenbrachte, ist jetzt in den Besitz der Frau Elisabeth v. Krohn in Berlin übergegan- gen. Es besteht damit die Möglichkeit, sie in deutschen Museen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

In ihrer heutigen Zusammensetzung umfaßt die Samm- lung 33 Stück, deren wertvollste, den ersten Teil bildende, sich auf die Schöpfungen für die Medicäer-Gräber beziehen. Der zweite Teil umfaßt Modelle zu anderen bekannten Statuen. Weiteren Kreisen bekannt wurde ein Teil der Werke zuerst 1876 auf der Michelangelo - Ausstellung zu Florenz, wo sie außerordentliches Aufsehen erregten. Die Sammlung war von der Jury auf das sorgfältigste ge- prüft und als echt erkannt worden. Die Königin Viktoria von England hat seinerzeit große Anstrengungen gemacht, sie zu erwerben. Sie sandte einen Beauftragten nach Dresden, der, um Zutritt zu dem Schatz Hänel's zu er- langen, sich von diesem als Schüler aufnehmen ließ; aber trotz hohem Gebot lehnte Hänel es ab, die Sammlung ins Ausland gelangen zu lassen. Nach seinem Tod ist sie nach Paris gekommen, und es ist bis zu 1400000 M. auf sie geboten worden. Erfreulicherweise haben sich die Verhandlungen zerschlagen und kurz vor Ausbruch des Krieges sind die Modelle nach Deutschland zurückge- schickt worden, wo sie nun von den Erben Hänel's in den Besitz der Frau v. Krohn übergegangen sind. Während sich mehrere Stücke in deren Berliner Heim befinden, ist die Mehrzahl der Werke der Münchener Pinakothek zur Aufbewahrung übergeben worden. Es wird jedoch an eine öffentliche Ausstellung der Modelle in der Pina- kothek vorläufig nicht gedacht, was auf jeden Fall zu be- dauern ist. —

Wettbewerbe.

Zum Wettbewerb Stadterweiterung Soest erhielten wir aus Münster noch die folgende Zuschrift:

„Den Ausführungen des Einsenders der Zuschrift betr. Wettbewerb Stadterweiterung Soest in No. 81 dieses Jahrganges der „Deutschen Bauzeitung“ können wir nur in vollem Maße zustimmen. Besonders möchten wir noch betonen, daß der Text des Programmes, soweit er den Umfang der Planung behandelte, keine andere Auffassung zuließ, als die, welche 30 von den 31 Bewerbern ihrer Ar- beit zugrunde gelegt haben. Im Allgemeinen entspricht auch das Programm nicht der Bedeutung der Aufgabe, da es die Entwicklungs-Möglichkeiten der Stadt Soest völlig verkennt. Auch stimmen die gelieferten Unterlagen in manchen Punkten nicht mit der Oertlichkeit überein.

Statistische Unterlagen über Bevölkerungszuwachs und Bautätigkeit fehlten gänzlich. Es wäre unseres Erachtens Pflicht der Preisrichter gewesen, das Programm im Hin- blick auf diese Gesichtspunkte zu prüfen. Die Teilnehmer des Wettbewerbes, die das örtliche Studium auf die Ent- wicklungs-Möglichkeit der Stadt Soest in wirtschaftlicher Hinsicht ausdehnten, sind ohne Zweifel zu dem Ergebnis gekommen, daß die Bedingung des Programmes über den Umfang des Erweiterungsgebietes nur zu sehr geeignet war, einer freieren und dem Charakter der Stadt Soest mehr angepaßten Bearbeitung des Entwurfes unnötige Fesseln anzulegen.

Eine zweckmäßigere Fassung des Programmes hätte zweifellos ein wesentlich besseres Ergebnis des Wett- bewerbes gezeitigt. Das vorliegende Ergebnis zeigt deut- lich, daß die Preisrichter nachträglich sich zu dieser Auf- fassung bekehrt haben, da auch die übrigen ausgezeich- neten Entwürfe eine Annäherung an die Auffassung des Verfassers des I. Preises mehr oder weniger erkennen lassen. Als weiteren Beweis dafür, daß die Auffassung einiger mit den örtlichen Verhältnissen vertrauter Preis- richter mit der Fassung des Programmes nicht mehr übereinstimmte, geht aus Äußerungen derselben hervor. Auf die Beschwerden mehrerer Teilnehmer über die auf- fallende Entscheidung des Preisgerichtes wurde erwidert, daß es ja jedem Teilnehmer freigestanden hätte, sich gleichfalls über die dem Programm widersprechende Auf- fassung der eingessenen Preisrichter durch persönliche Fühlungnahme zu unterrichten! —

Chronik.

Die öffentlichen Grün-Anlagen in Rüstringen. Die Stadt- verwaltung hat beschlossen, mit dem Gartenarchitekten Leberecht Migge in Blankenese einen zunächst zweijährigen Vertrag abzuschließen, nach welchem Migge die gartenkünstlerische Beratung der Stadtgemeinde in allen Fragen der öffentlichen Grün-Anlagen übernimmt. Nach Migge's Plänen ist bekanntlich z. Zt. der neue Rüstringer Stadtpark in Größe von 50 ha im Bau, an den sich unmittelbar der Ehrenfriedhof der Marine, gleichfalls nach Migge's Plänen, anschließt. Migge wird seine Vorschläge zur Durchbildung eines Grünflächen-Systemes ge- meinsam mit Stadtbauinspektor Hahn bearbeiten, in dessen Händen die Bearbeitung des Bebauungsplanes liegt. —

Ein neues Stadttheater in Stralsund, nach dem Entwurf des Architekten kgl. Brt. K. Moritz in Cöln und unter seiner Oberleitung erbaut, ist am 16. Sept. 1916 eröffnet worden. Das Haus enthält 790 Sitzplätze. Baukosten 700 000 M. —

Ein Annen-Brunnen in Freilassing wurde von dem Hotel- besitzer Oertel daselbst zum Andenken an seine Gemahlin gestiftet und in der Nähe des Bahnhofes aufgestellt. Der Brunnen stammt von dem Bildhauer Ernst Fischer in München, besteht aus Kelheimer Kalkstein und zeigt auf einer aus einem Wasserbecken aufsteigenden Brunnensäule eine zierliche Mädchengestalt, die Wasser trägt. —

Wiederherstellung des Kreuzganges des Unterlinden-Klosters in Colmar. Nach einem Beschluß des Gemeinderates in Colmar wird der frühgotische Kreuzgang im ehemaligen Unterlinden- Kloster, eine der reifsten Schöpfungen dieser Art, in seinem ursprünglichen Zustand wieder hergestellt. Das Kloster war im Jahre 1793 von den Franzosen als Kavallerie-Kaserne ver- wandt worden. Etwa aus dieser Zeit rührt ein rings um den Kreuzgang laufender geschmackloser Aufbau her, der nun be- seitigt werden soll. Gleichzeitig wird eine umfassende Neu- ordnung des seit 1849 im Kloster untergebrachten Museums geplant. —

Ein neues Volksschulgebäude auf dem Riegeranger in Mün- chen-Giesing ist nach den Entwürfen des städt. Baurates Prof. Dr. Hans Grässel erbaut und mit Beginn des neuen Schul- jahres seiner Bestimmung übergeben worden. Mit dem Bau, der 965000 M. Baukosten und 121000 M. für die innere Ein- richtung beanspruchte, ist im November 1914 begonnen wor- den; es handelt sich also um einen Kriegsbau, an dem gegen 100 Baufirmen beteiligt waren. Der Bau ist in Putztechnik durchgeführt und paßt sich dem dreieckigen Baugelände wohl an. —

Ein Künstler - Erholungsheim auf der Neuburg am Inn, aus der Pfalzgraf Ottheinrich, der Erbauer des Ottheinrichsbaues des Heidelberger Schlosses hervorgegangen ist, ist durch den Bayerischen Verein für Volkskunst und Volkskunde nach Um- und Ergänzungsbauten eingerichtet worden und soll zum Frühjahr 1917 seiner Bestimmung zugeführt werden. Es wird sich um 44 Wohnräume für erholungsbedürftige Künstler han- deln. Besitzer der Burg wird der „Künstler - Unterstützungs- Verein“ in München sein. —

Inhalt: Bauten auf dem St. Pauli - Friedhof in Dresden. — Ein amerikanisches Stadt - Ideal. — Der Kunstbesitz der Tortonla. — Die Rechtstellung des bauleitenden Architekten. (Fortsetzung.) — Vermisch- tes. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Hierzu eine Bildbeilage:

Bauten auf dem St. Pauli - Friedhof in Dresden.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.